

ZIMNÝ PRÍSTAV

AKO POSLEDNÝ SVEDOK STAREJ PRIEMYSELNEJ BRATISLAVY



ZIMNÝ PRÍSTAV
ako posledný svedok starej priemyselnej Bratislavy

diplomová práca | ZS 2020/2021

Fakulta architektúry
České vysoké učení technické v Praze

ateliér Redčenkov | Danda
autor Bc. Henrieta Šmondrková
vedúci práce doc. Ing. arch. Boris Redčenkov
oponent Prof. dr. Ing. arch. Henrieta Moravčíková

OBSAH

I. analytická časť

- I.a. zadanie a formulácia témy
- I.b. história
- I.c. rieka
- I.d. mesto
- I.e. okolie
- I.f. zimný prístav

II. urbanistická koncepcia

III. návrhová časť

IV. dokladová časť a zdroje

I. ANALYTICKÁ ČASŤ

I.a. ZADANIE A FORMULÁCIA TÉMY

Bratislava. Mesto, ktoré poznám dobre, no niekedy sa mení tak rýchlo a dynamicky že strácam prehľad. Prehľad o tom čo už je búrané a čo ešte len bude, čo je postavané a čo sa ešte len stavia. Pokrok je nezastaviteľný a v mnohých smeroch vysoko pozitívny. Jeho nekoncepcnosť a neúcta k mestu ako takému však môže spôsobiť nesmiernu škody. Práve na túto problematiku sa snažím v rámci svojej diplomovej práce poukázať.

Lokalita Zimného prístavu sa v tomto smere javí ako ideálna, bývalá továrenská štvrť Mlynských Nív, ktorá vznikla prirodzene vedľa prístavu prešla vari najradikálnejšou premenou v rámci Bratislavy za posledných 30 rokov. Vzniká tzv. bratislavský downtown, plný kancelárskych budov, ktoré podľa môjho názoru neplnia mestotvornú funkciu a nie sú určené pre všetky skupiny obyvateľstva. Vznik bratislavského downtownu na prvý pohľad postráda urbanistickú kompozíciu a namiesto revitalizácie často kráť historicko-architektonicky hodnotných industriálnych areálov vznikajú takmer náhodne rozmiestnené, rôzne tvarované výškové solitéry, nerešpektujúce výškovú mierku mesta, ktorých takzvané verejné priestory nie sú určené pre všetkých. Bývalé industriálne budovy a areály, v minulosti tak dôležité pre rozvoj Bratislavy sú bez rozmyslu búrané. V tejto súvislosti môžeme spomenúť aspoň tie najznámejšie ako je transformácia Cvernovky, búranie areálu PKO alebo hrozba búrania tzv. ROH na Trnavskom mýte. Toto by možno bolo ospravedliteľné v meste s dlhoročnou históriou a jasne definovanou identitou. Bratislava, ako jedno z najmladších hlavných miest, ktorého obyvateľstvo, postavenie a dokonca aj názov sa v poslednom storočí menilo, však takým mestom ešte nie je. Moja práca sa snaží reagovať na vyššie opisovanú situáciu a preto sa Zimný prístav z tohto pohľadu javí ako ideálna voľba. Je to jeden z posledných, ucelených a čiastočne funkčných priemyselných areálov, navyše s vysoko atraktívnou polohou na brehu rieky, takpovediac v obkľúčení bratislavským downtownom.

Je len otázkou času, kedy padne aj on. Pomerne autenticky zachovaný areál je ako najstaršia zachovaná časť Bratislavského prístavu vhodným príkladom pre návrh, ktorého hlavným cieľom má byť prepojenie minulosti a súčasnosti. Využitie pôvodných priemyselných objektov a ich začlenenie do novej urbanistickej štruktúry, ktorá sa bude bohatou históriou Bratislavy nielen inšpirovať ale zároveň ju aj rešpektovať. Toto spojenie by z nej mohlo vytvoriť unikátnu lokalitu priamo v srdci hlavného mesta, na brehu rieky s ktorou bude intenzívnejšie komunikovať.

I.b. HISTÓRIA

AKO JEDEN Z HLAVNÝCH VÝCHODISKOVÝCH BODOV

STRUČNÉ ZHRNUTIE HISTÓRIE BRATISLAVY SO
ZAMERANÍM NA JEJ CELKOVÝ URBANIZMUS, NÁBREŽIE
A PRÍSTAV

Bratislava ako súčasť rímskej provincie Panónia kontaktná zóna medzi rímanmi a germánmi Dunaj ako prirodzená hranica

3. st.

rast významu mesta ako veľkomoravského hradiska

8/9. st.

prvá písomná zmienka o Bratislave bitka pri Brezalauspruchu

903

907

prvá písomná zmienka o tranzite na Dunaji

na územie vyludnené tatármi pozýva panovník Belo IV. nových obyvateľov, prichádzajú najmä nemci a židia, ktorý sa usídliť prevažne pri križovatke pôvodných obchodných ciest

12. st.

cirkev sa presúva do podhradia, zlepšuje sa opevnenie hradu a formuje stredoveké mesto

13. st.

po 1241

Ondrej III. udeľuje Bratislave mestské privilégia a Bratislava sa stáva slobodným kráľovským mestom

1291

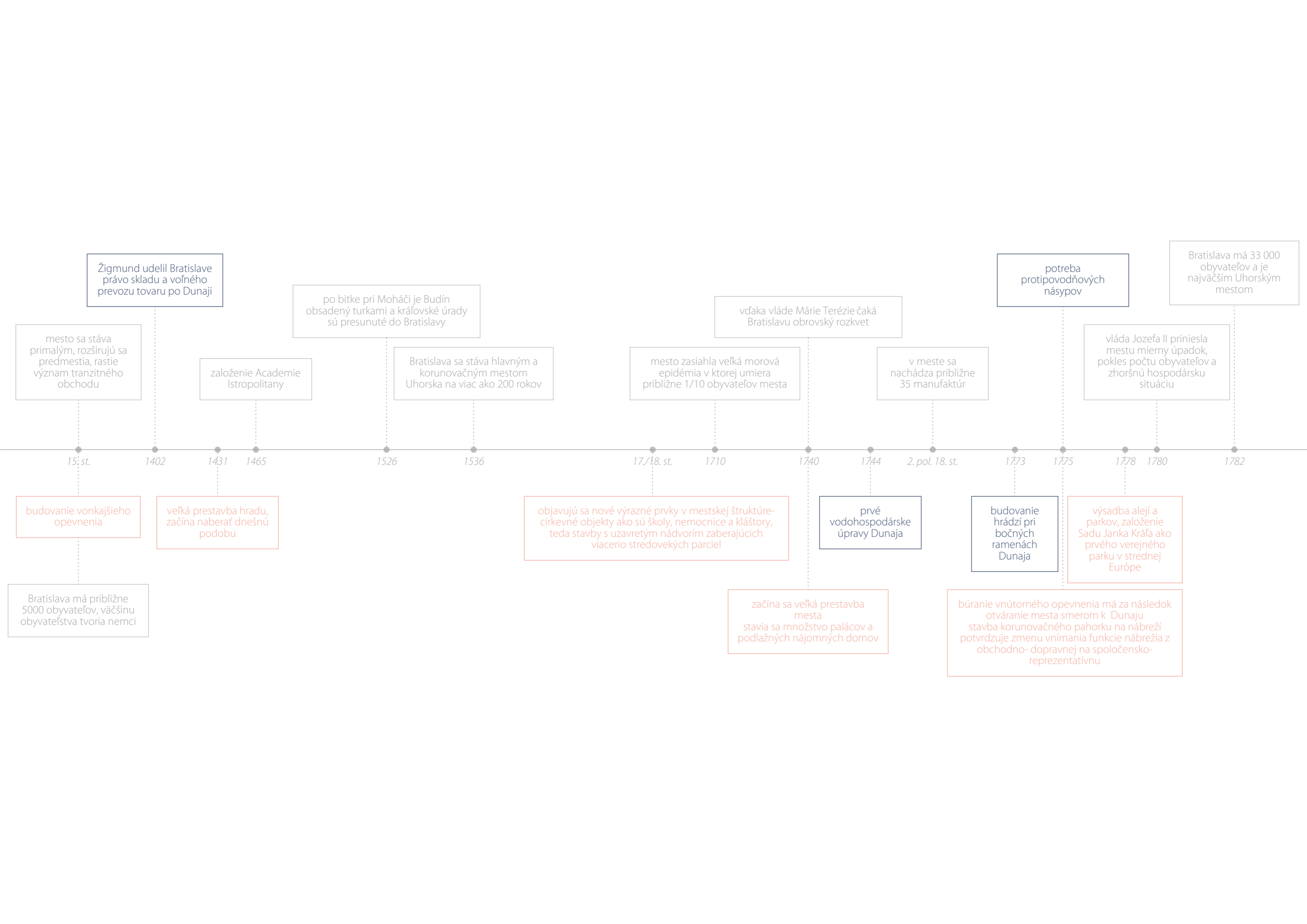
1297

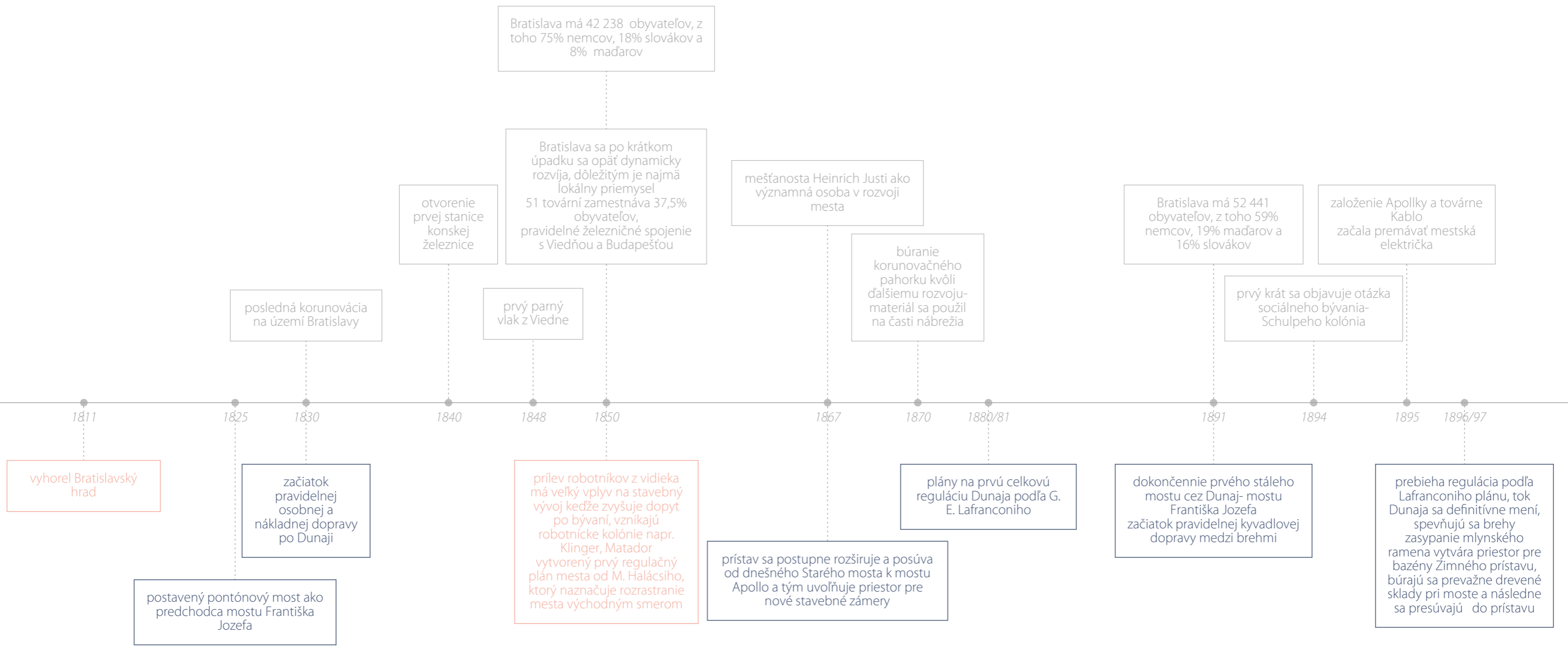
Bratislavský hrad ako jeden z najlepšie opevnených v Uhorsku

zlepšovanie /palisádového/ opevnenia mesta kôli nájazdom tatárov, ktorý Bratislavu nikdy nedobyli

v rámci toho získava Bratislava právo na mestské opevnenie, ktoré zabrzdiť rast mesta do šírky a definovalo nielen polohu mesta ale aj polohu hlavného námestia a odčlenilo hrad

Ondrej III. povoľuje vyvážať tovar z Uhorska len bratislavským lodníkom





1811

vyhorel Bratislavský hrad

1825

posledná korunovácia na území Bratislavy

začiatok pravidelnej osobnej a nákladnej dopravy po Dunaji

1830

postavený pontónový most ako predchodca mostu Františka Jozefa

1840

otvorenie prvej stanice konskej železnice

Bratislava má 42 238 obyvateľov, z toho 75% nemcov, 18% Slovákov a 8% Maďarov

prvý parný vlak z Viedne

Bratislava sa po krátkom úpadku sa opäť dynamicky rozvíja, dôležitým je najmä lokálny priemysel 51 tovární zamestnáva 37,5% obyvateľov, pravidelné železničné spojenie s Viedňou a Budapešťou

1848

prílev robotníkov z vidieka má veľký vplyv na stavebný vývoj keďže zvyšuje dopyt po bývaní, vznikajú robotnícke kolónie napr. Klinger, Matador vytvorený prvý regulačný plán mesta od M. Halácsiho, ktorý naznačuje rozrastranie mesta východným smerom

1850

prístav sa postupne rozširuje a posúva od dnešného Starého mosta k mostu Apollo a tým uvoľňuje priestor pre nové stavebné zámery

mešťanosta Heinrich Justi ako významná osoba v rozvoji mesta

1867

búranie korunovačného pahorku kvôli ďalšiemu rozvoju- materiál sa použil na časti nábrežia

1870

plány na prvú celkovú reguláciu Dunaja podľa G. E. Lafranconiho

1880/81

dokončenie prvého stálego mostu cez Dunaj- mostu Františka Jozefa začiatok pravidelnej kyvadlovej dopravy medzi brehmi

1891

Bratislava má 52 441 obyvateľov, z toho 59% nemcov, 19% Maďarov a 16% Slovákov

prvý krát sa objavuje otázka sociálneho bývania- Schulpeho kolónia

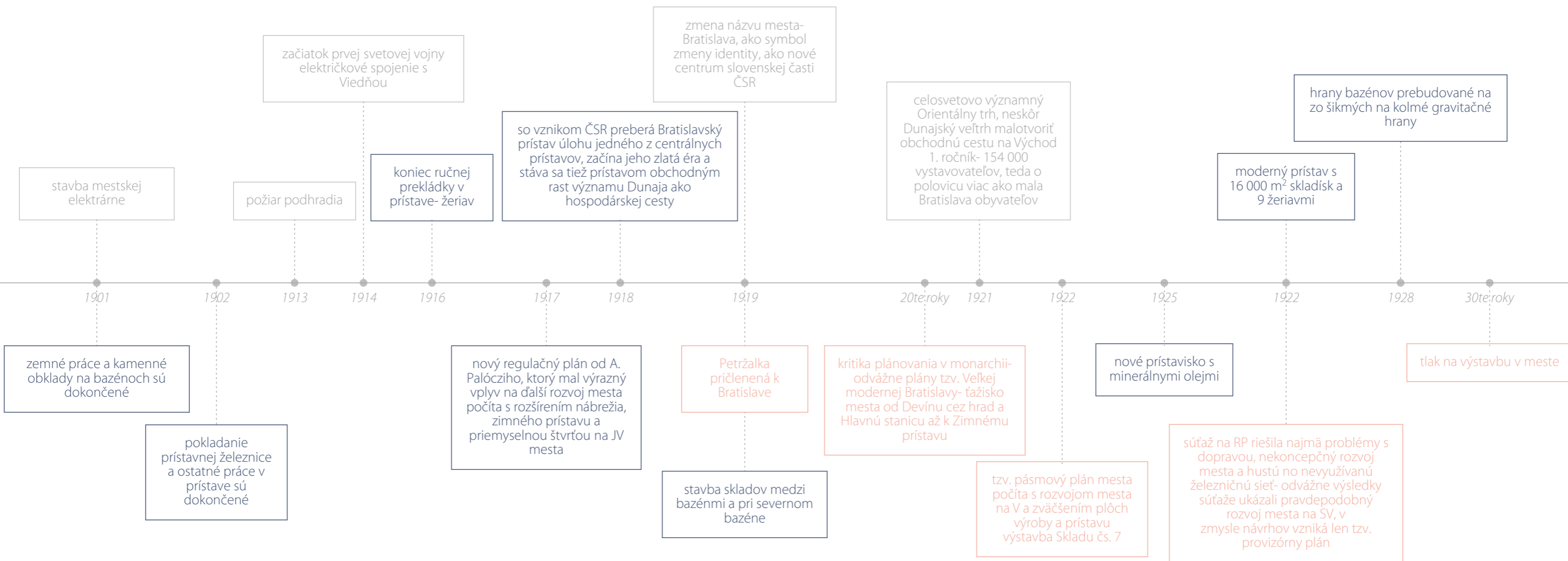
1894

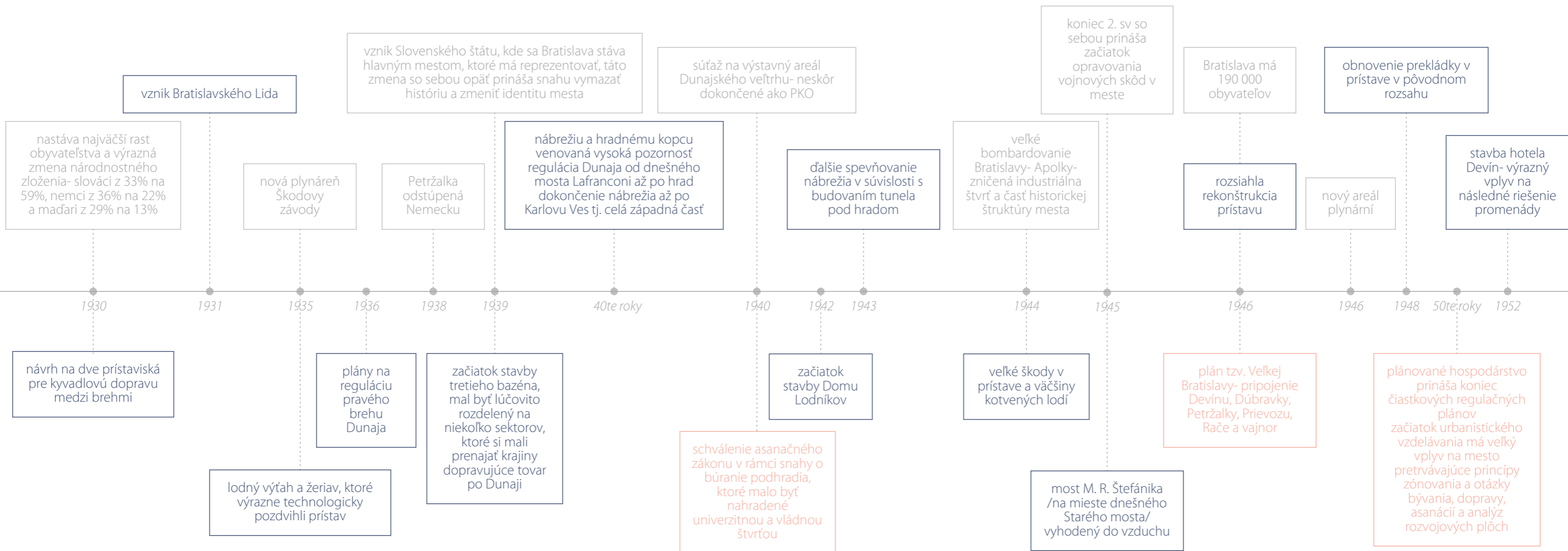
založenie Apollky a továrne Kablo začala premávať mestská električka

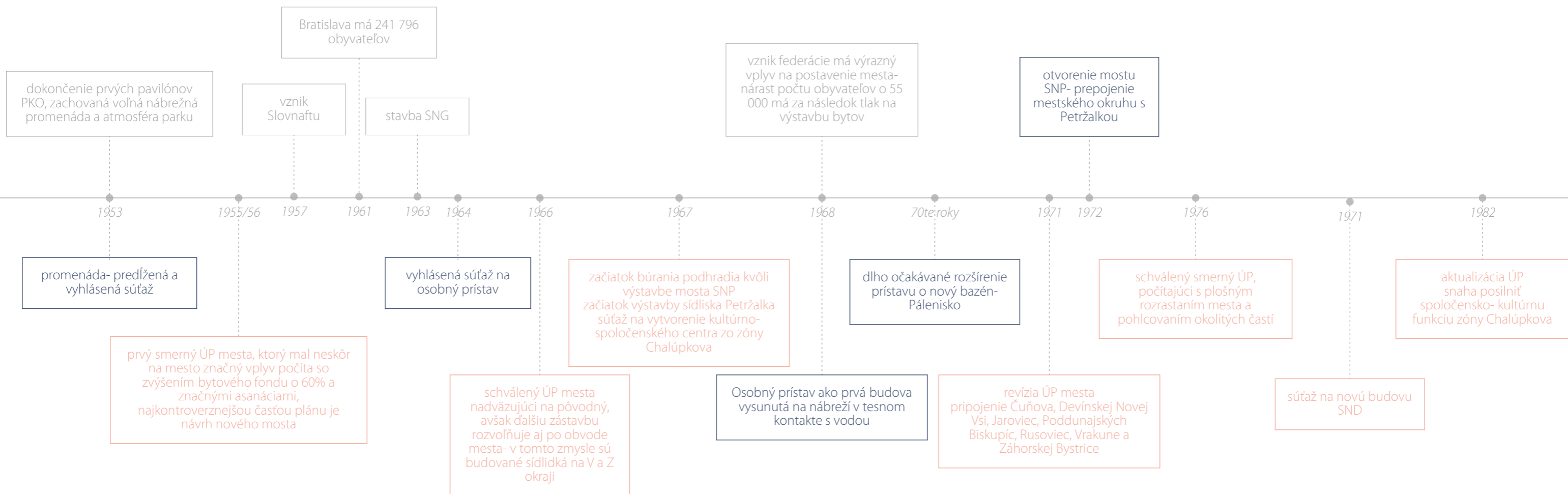
1895

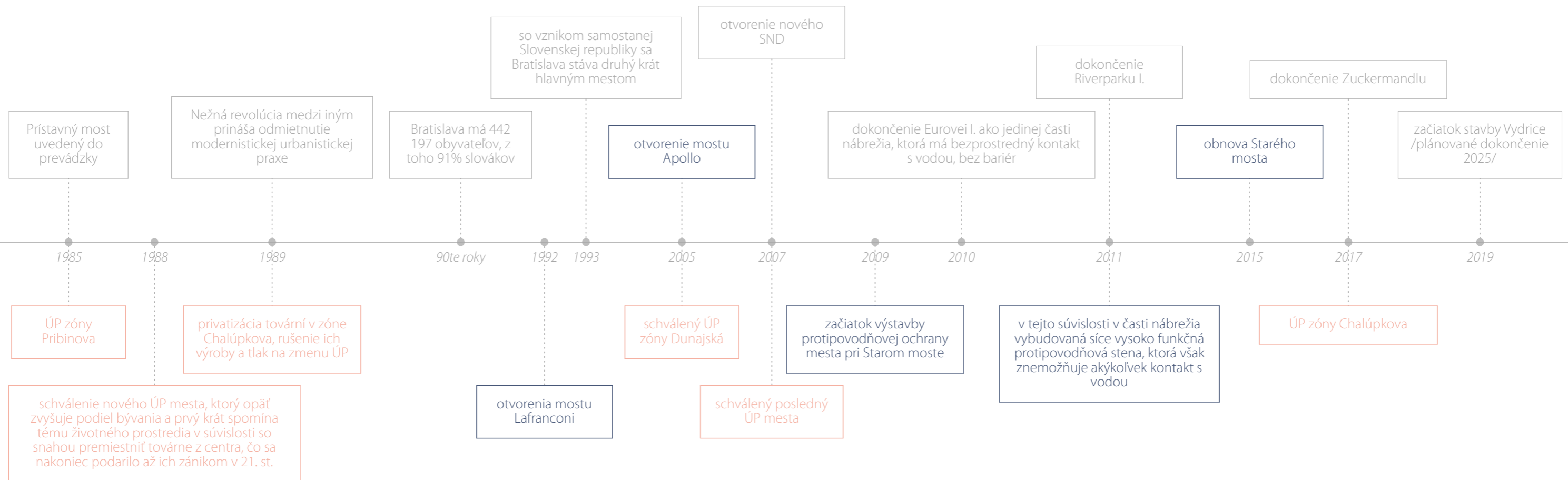
prebieha regulácia podľa Lafranconiho plánu, tok Dunaja sa definitívne mení, spevňujú sa brehy zasypanie mlynského ramena vytvára priestor pre bazény Žimného prístavu, búrajú sa prevažne drevené sklady pri moste a následne sa presúvajú do prístavu

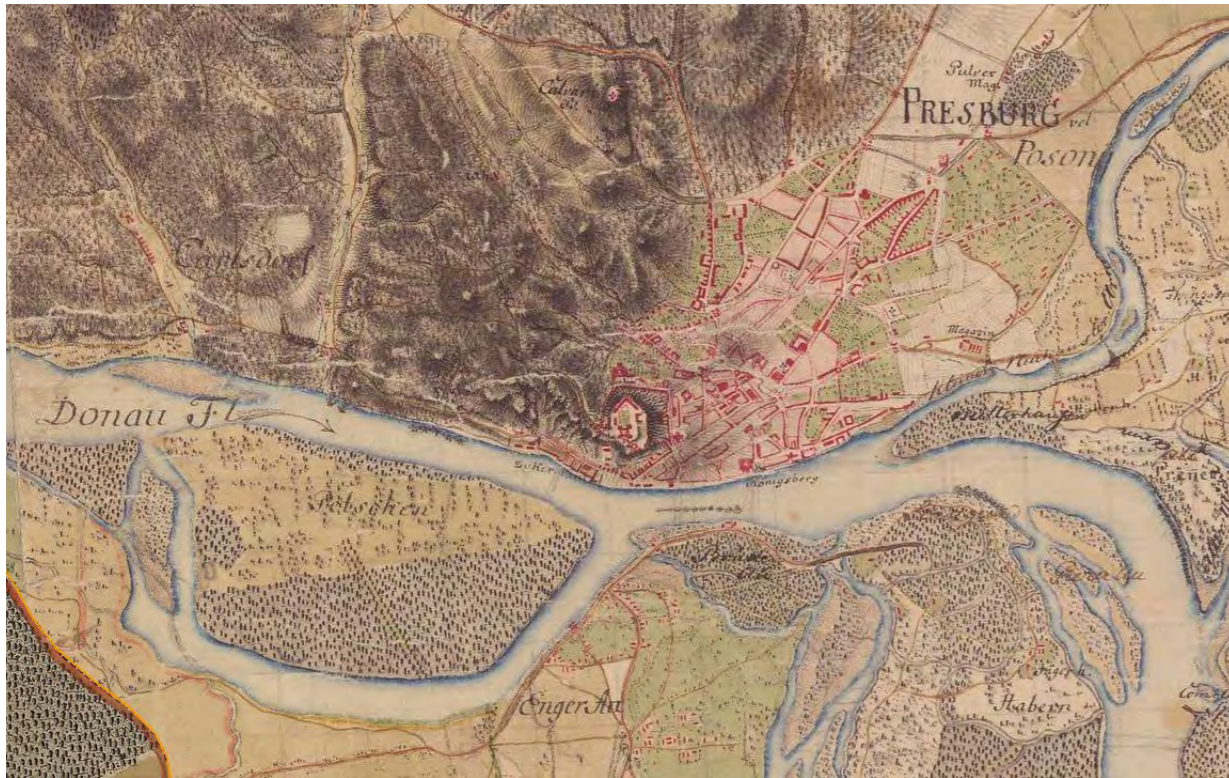
1896/97



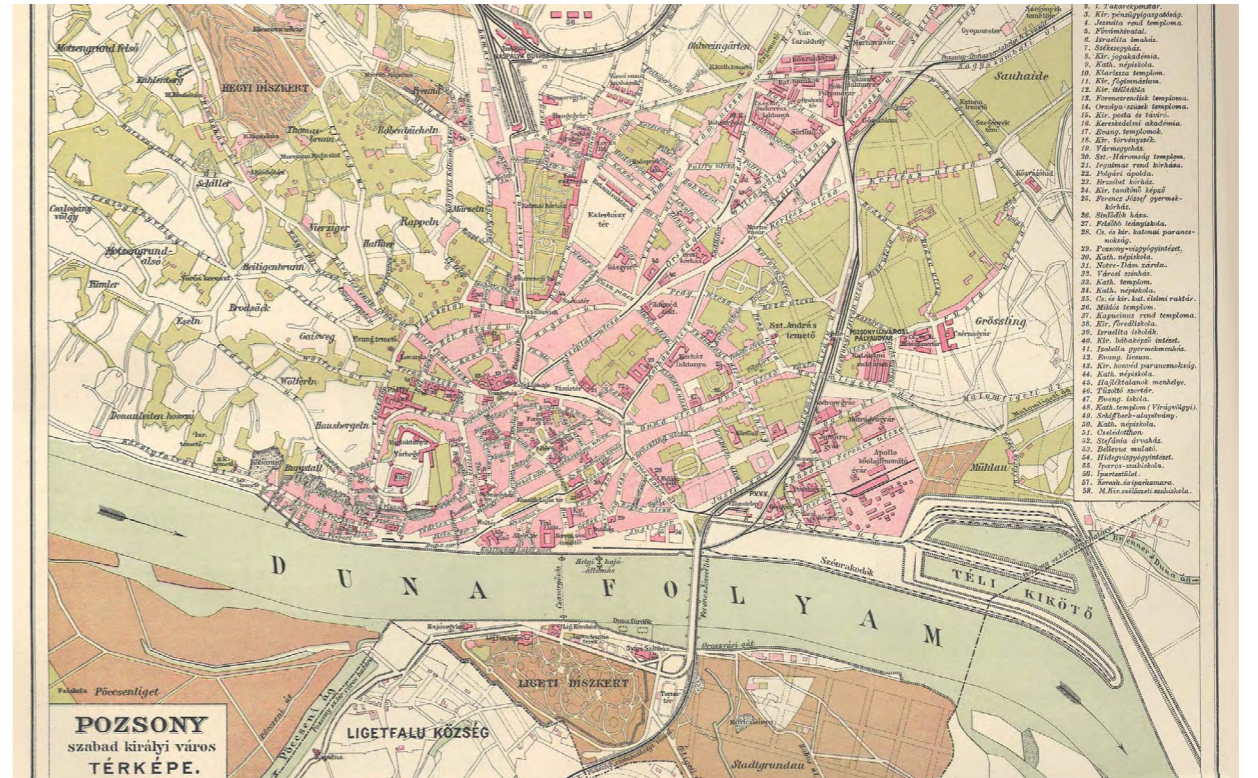




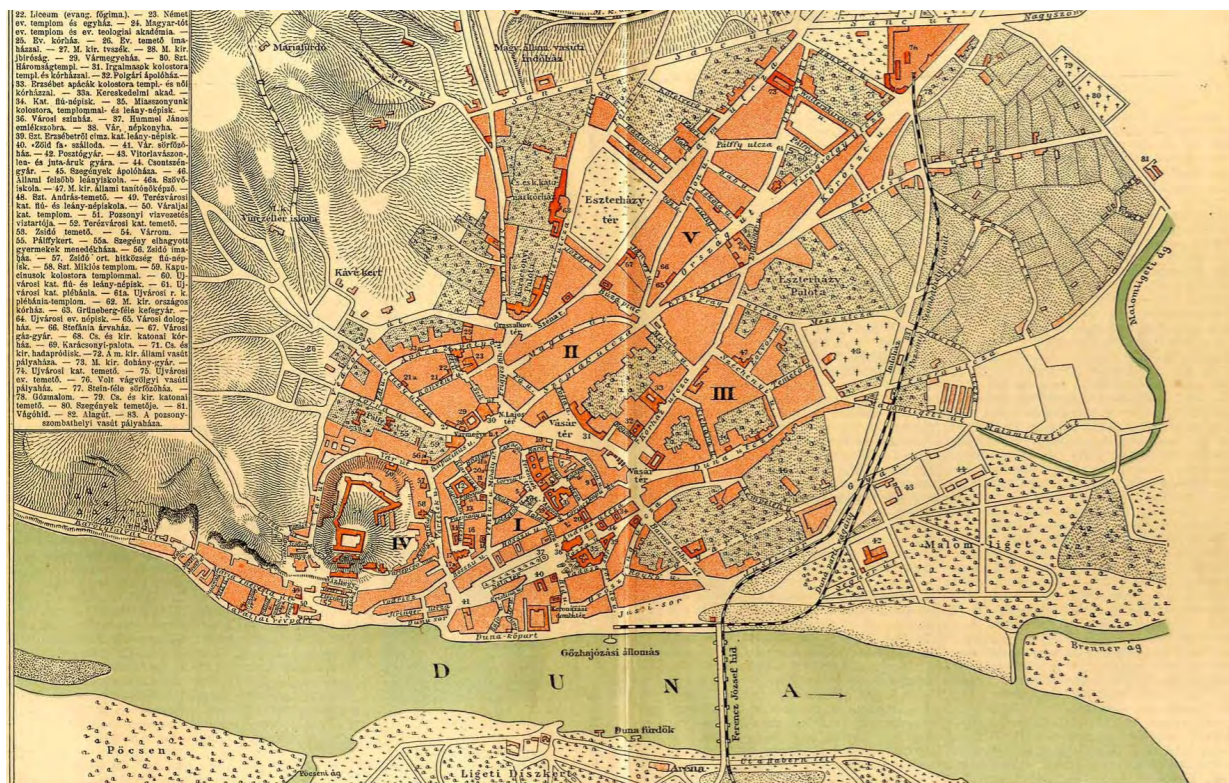




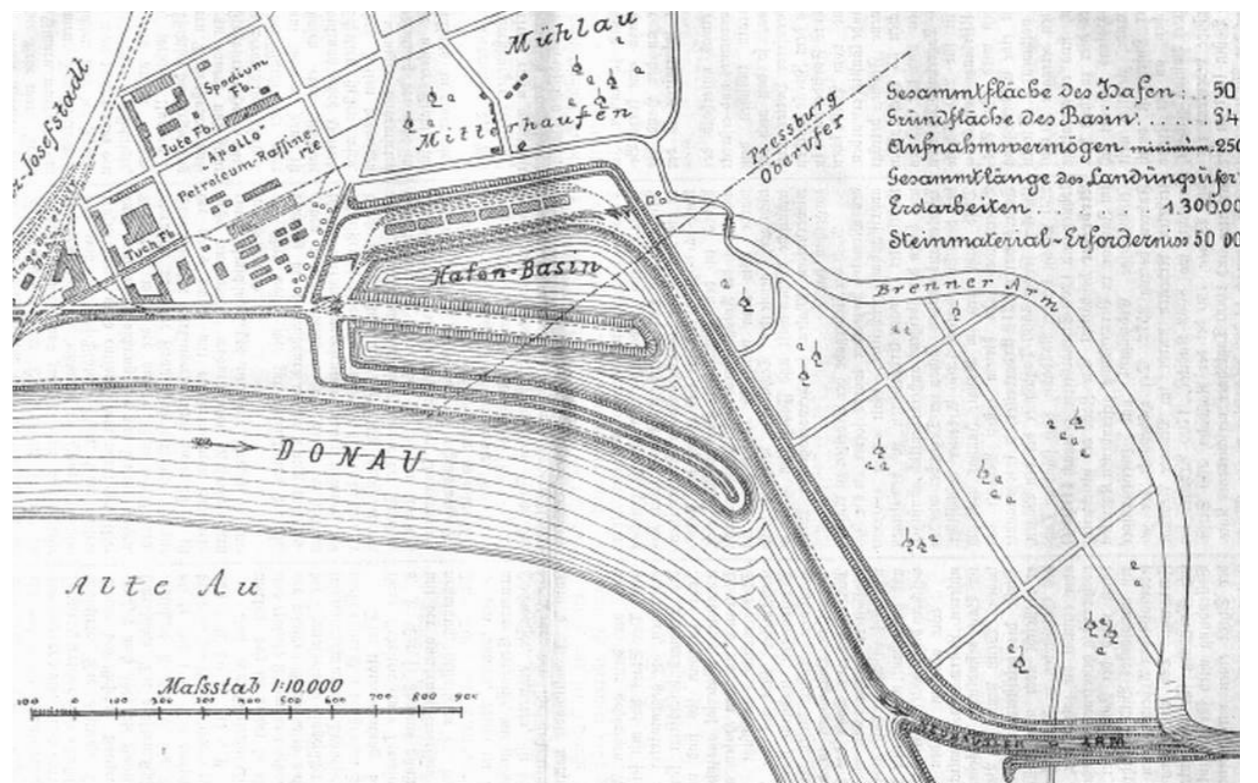
1763 / 1785



1910



1895



1898



vízia Zimného prístavu rok, 1899



20te roky



1922



20te roky

I.c. rieka

AKO NEODDELITELNÁ SÚČASŤ MESTA

Všeobecné informácie

Dunaj, najdlhšia rieka Európy, ňou preteká už minimálne 3 milióny rokov. Je nemeniacou sa, 2850 kilometrov dlhou, konštantou tiahnuťou sa od mesta Donaueschingen v Nemecku, kde vzniká sútokom dvoch potokov Breg a Brigach prameniach v Čiernom lese, až po najvýchodnejší bod Rumunska- Sulinu.

Dunaj bol odjakživa riekou, určujúcou hranice- hranice medzi Európou a Áziou, severom a juhom, východom a západom. Od hraníc rímskej ríše, cez hranice medzi východným a západným blokom v minulom storočí až do dnes, keď preteká desiatimi štátmi a množstvu z nich stále vytvára štátne hranice. Dunaj však tieto štáty hlavne spája a nie rozdeľuje. Už v minulosti, najmä v 19. storočí keď lodná doprava rozkvitla, bol dôležitou obchodnou tepnou. Dnes je Dunaj splavný takmer po celej svojej dĺžke a výrazne regulovaný. Úpravy Dunaja prebiehali najmä od 70tych rokov 19. storočia a dnes sú regulované viac ako dve tretiny celkovej dĺžky toku. V Bratislave mal Dunaj pôvodne podobu suchozemskej delty s dvoma veľkými ramenami, čo spôsobovalo pravidelné záplavy a neskôr podmienilo reguláciu.

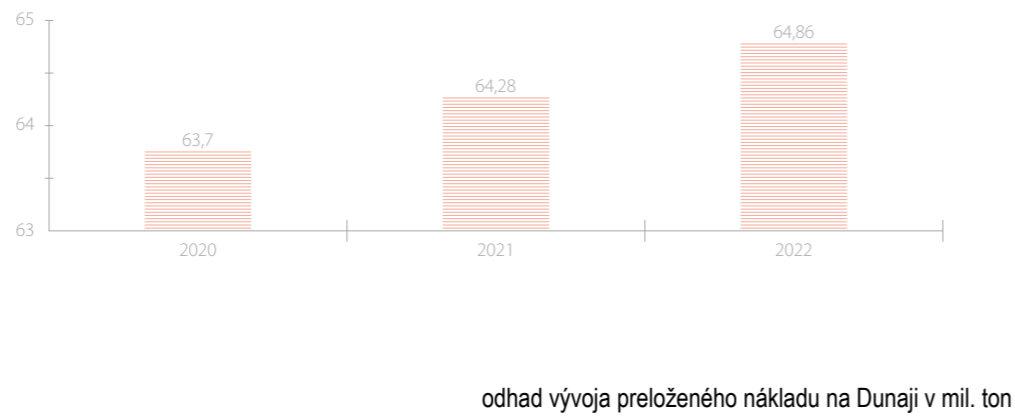
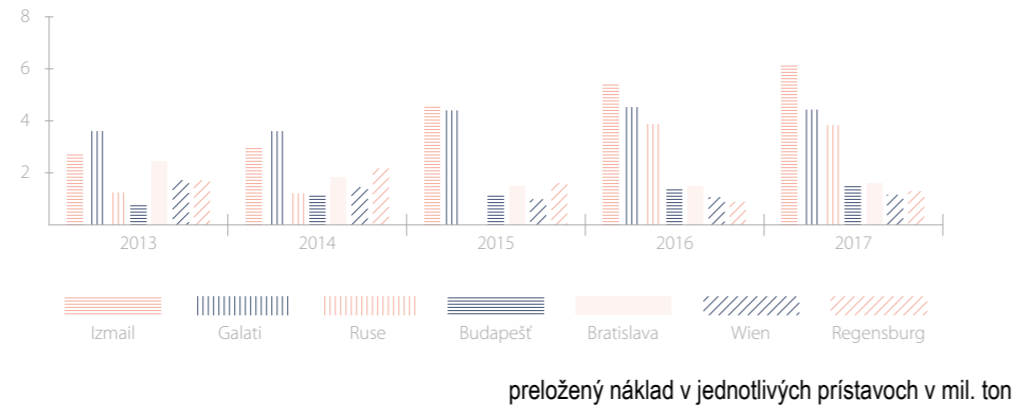
Okrem utvárania hraníc a množstva obchodov bol však Dunaj súčasťou taktiež aktívneho oddychu Bratislavčanov. Pozdĺž rieky sa nachádzali viaceré prírodné kúpaliská, iste najznámejšie je tzv. Lido na Petržalskom brehu rieky. Dunaj, obkolesený kúpaliskami, kaviarňami, vesláorskými klubmi a spojený skrz- naskrz kyvadlovou dopravou medzi brehmi bol živou súčasťou mesta.

Inými slovami, Dunaj vždy zohrával a bude zohrávať pre život v meste ťažiskovú úlohu. Preto by sme sa mali snažiť otočiť späť k rieke, neuzatvárať sa pred ňou ale ťažiť z jej výnimočnej atmosféry európskeho veľtoku.



Dôležité prístavy na Dunaji

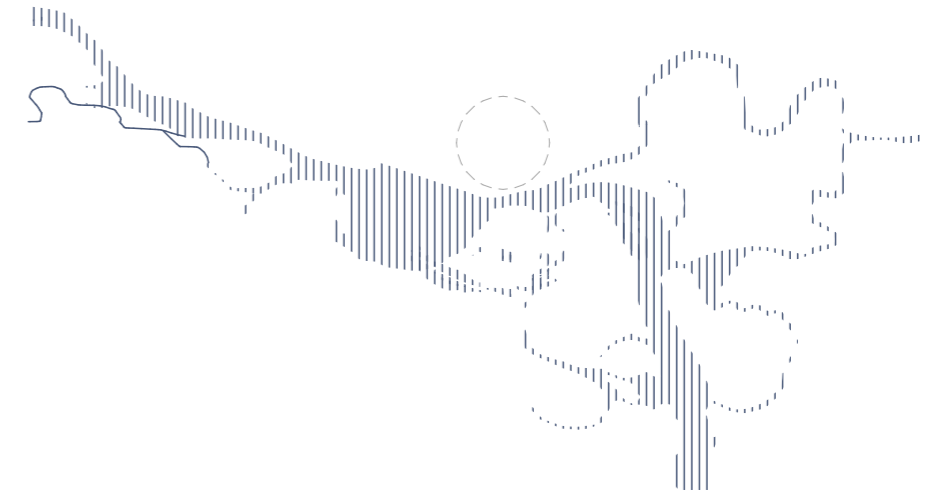
- REGENSBURG
- PASSAU
- PASSAU
- LINZ
- VIEDEŇ
- BRATISLAVA /35% z historického maxima, predpokladaný rast/
- KOMÁRNO
- ŠTÚROVO
- GYOR
- BUDAPEŠŤ
- NOVI SAD
- RUSE
- DROBETA- TURNU SEVERIN
- GALATI
- IZMAJIL
- NAJČASTEJŠIE PREKLADANÝ TOVAR V BRATISLAVE:
- BAUXID
- RUDA
- UHLIE



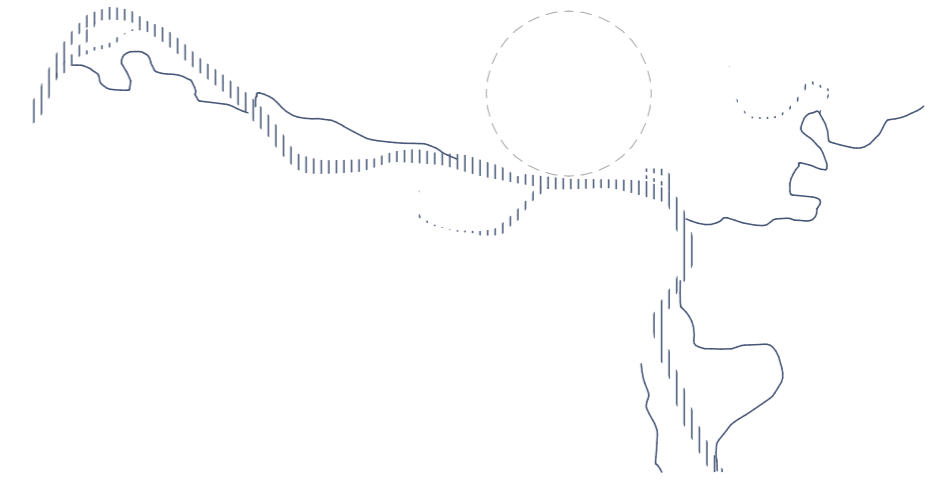
| krajina | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|------------|------|------|------|------|
| Rumunsko | 23,4 | 24,4 | 25,1 | 23,7 |
| Bulharsko | 4,5 | 4,5 | 4 | 3,6 |
| Srbsko | 7,2 | 6,5 | 8,4 | 6,2 |
| Chorvátsko | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 |
| Maďarsko | 4,9 | 5,9 | 5,3 | 5,6 |
| Slovensko | 2,1 | 1,7 | 1,9 | 1,8 |
| Rakúsko | 8,6 | 7,4 | 7,4 | 7,9 |
| Nemecko | 4,6 | 3,2 | 2,9 | 3,3 |

preložený náklad v jednotlivých krajinách v mil. ton

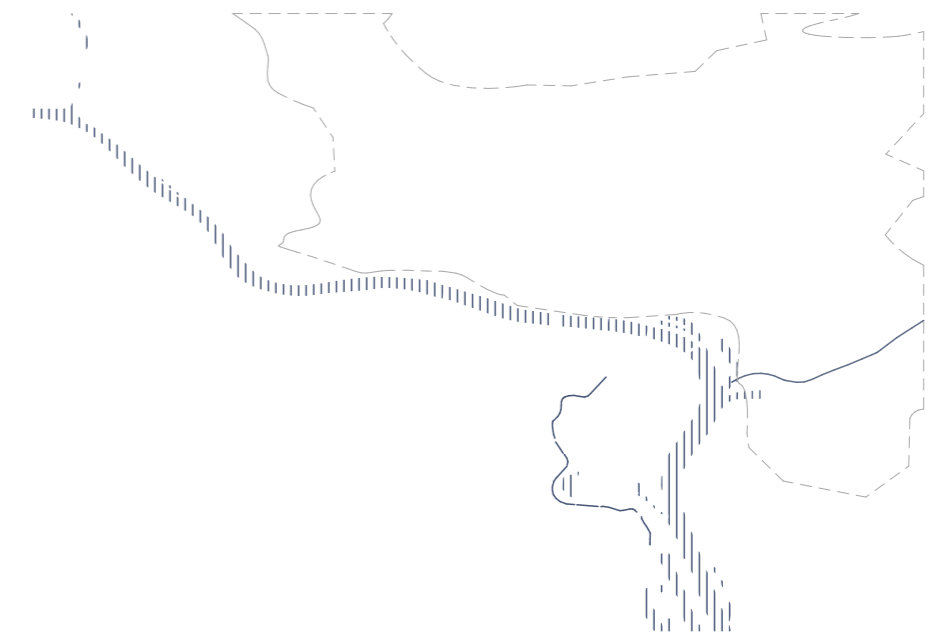
História toku a jej regulácie na území Bratislavy



pôvodný stav pred reguláciami



prvá polovica 20. st



po roku 1980

Ročné prietoky a záplavy

Priemerné ročné prietoky, uvádza sa 2160 m³/s pre územie

Bratislavy, na Dunaji sú pomerne vyrovnané, napriek tomu je v máji a

júni prietok zvyčajne vyšší, zatiaľ čo v októbri a novembri sú prietoky

zvyčajne nižšie. Medzi rokmi 2011 a 2015 bola minimálna výška

hladiny vody v Dunaji na úrovni 133,72 mnm. a maximálna bola na

úrovni 142,51 mnm.

Povodne v Bratislave sa vyskytujú najmä v období leta a jari. Na jar

sú povodne objemovo vyššie, spôsobené topením sa snehu. V lete sú

povodne zvyčajne spôsobené privalovými a regionálnymi dažďami.

Počas veľkej povodne v roku júni 2013 bol zaznamenaný najvyšší

prietok za posledných 100 rokov- 10 640 m³/s, pričom hladina

Dunaja dosiahla až 10,3 metra. V roku 2009 bola vybudovaná

ochranná línia zóny Pribinovej kvôli výstavbe komplexu Eurovea.

Tento úsek protipovodňovej ochrany je tvorený tesniacou stenou

konštrukčne opretou do piliera Starého mosta, protipovodňovou

stenou prisypanou násypom, ktorý vytvára svah s parkovou úpravou,

zabudovaným ochranným múrikom s podzemnou tesniacou clonou s

možnosťou osadenia mobilného hradenia pre výšku hladiny Dunaja

pri prietoku 1000 m³/s alebo podzemnou tesniacou a pažiacou stenou

s dočasnými lanovými kotvami, ktorá zabezpečí protipovodňovú

hrádzu ako trvalo nepriepustnú. Kóta ochrany v tejto oblasti Bratislavy

sa pohybuje od 138,8 po 143,2 mnm. Tieto kóty vychádzajú z výpočtu

výšky hladiny pri prietoku 1000 m³/s + prevýšenie 0,5 metra. V

rámci ochrany komplexu Eurovea je výšková úroveň protipovodňovej

ochrany stanovená z prevýšenia 150 cm nad prepočítanou hladinou

storočnej vody /139,8 mnm./ alebo z prevýšenia 50 cm nad hladinou

tisíc ročnej vody /140,25- zároveň aj výška uvažovanej ochrany

mesta/.



I.d. mesto

ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE A URBANISTICKÁ ANALÝZA

Všeobecné informácie

Pozsony, Pressburg, Prešporok

počet obyvateľov: 437 725 obyv.

mestská aglomerácia: 571 110 obyv.

Hustota osídlenia: 1 190, 57 obyv. na km²

priemerná nadmorská výška: 152 m. n. m.

Mesto je osídlené vďaka svojej strategickej polohe v podstate už od praveku. Bratislava sa nachádzala nielen na križovatke dvoch významných obchodných ciest- Jantárovej, vedúcej od Baltského k Stredozemnému moru a Podunajskej, spájajúcej západnú a východnú Európu, vedúcej popri Dunaji, ale aj neďaleko brodu cez Dunaj, na úpätí Malých Karpát, no stále na pomerne úrodnej pôde Podunajskej a Záhorskej nížiny. Táto poloha predurčila mestu prosperitu na ďalšie storočia.

Bratislava bola neskôr taktiež výrazne ovplyvnená svojou excentricitou voči zvyšku Slovenska a tesnej blízkosti dvoch susedných štátov. Viedeň, vzdialená od Bratislavy 60 kilometrov a Budapešť mali na mesto od dávnej minulosti až dodnes značný vplyv. Tento fakt je jednoznačne viditeľný najmä na demografickej skladbe, ktorá dokazuje to že Bratislava až do minulého storočia nebola slovenským mestom. Bývalé obyvateľstvo mesta bolo však prevažne v 20tych a 40tych rokoch vyhnané a Bratislava stratila nielen svoju kozmopolitnú atmosféru ale zmizlo aj takzvané trojjazyčné mesto. Obdobie 20. storočia bolo pre Bratislavu ťažké nielen kvôli odchodu obyvateľstva, ktoré malo k mestu vzťah ale aj kvôli politickým snahám o opakovanú zmenu identity mesta. 90te roky minulého storočia a začiatok nového milénia sa niesol v duchu nekonceptného rozvoja a výstavby v meste a vysokej miery korupcie. Dnes sa našťastie začína situácia pomaly meniť a toto mladé hlavné mesto začína hľadať svoju identitu. Možnosti a ekonomické predpoklady mesta sú na pomerne vysokej úrovni- ako najbohatší slovenský región a len 3,7% nezamestnanosťou má možnosť začať naplno využívať svoj potenciál.

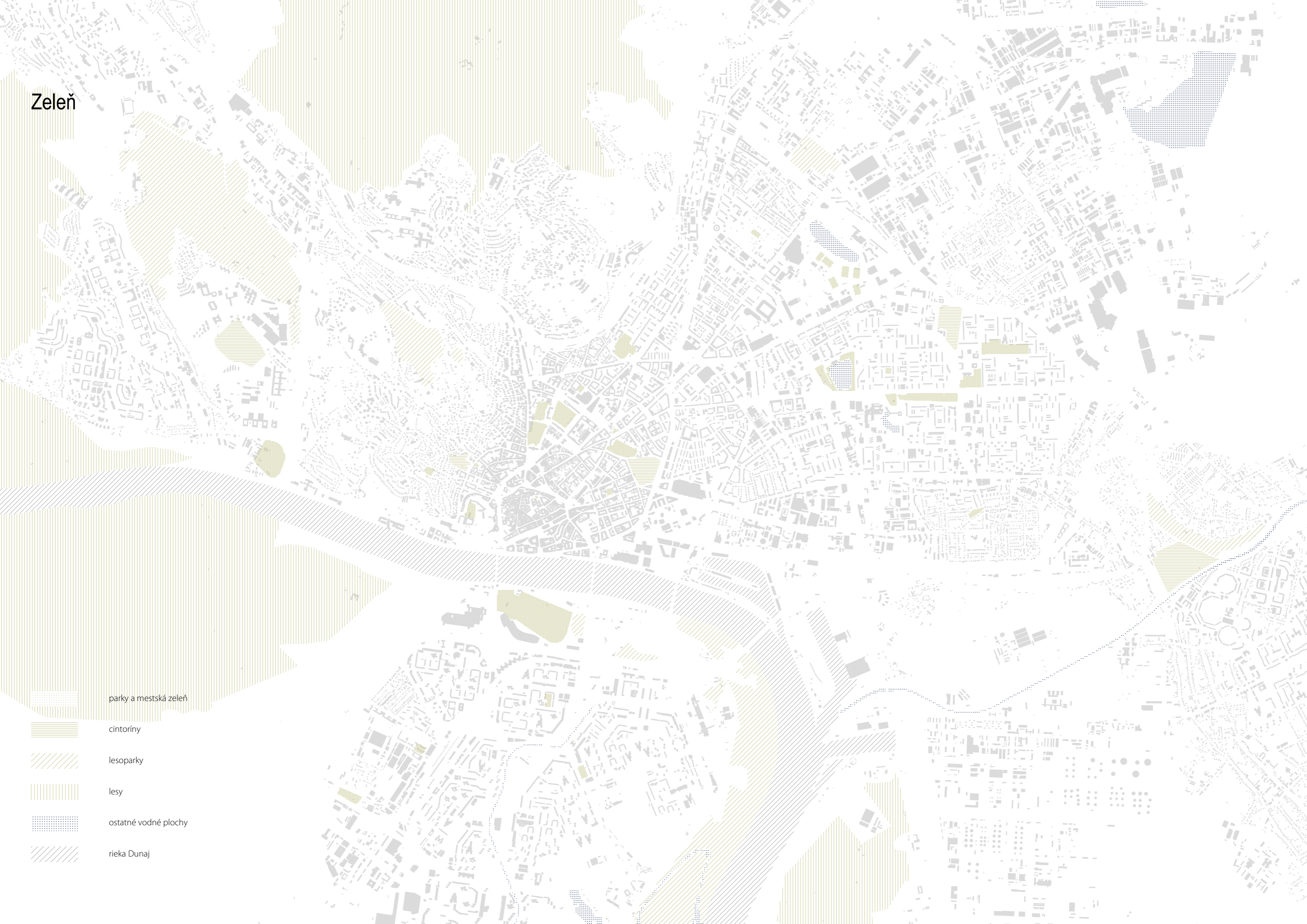


Dopravná infraštruktúra



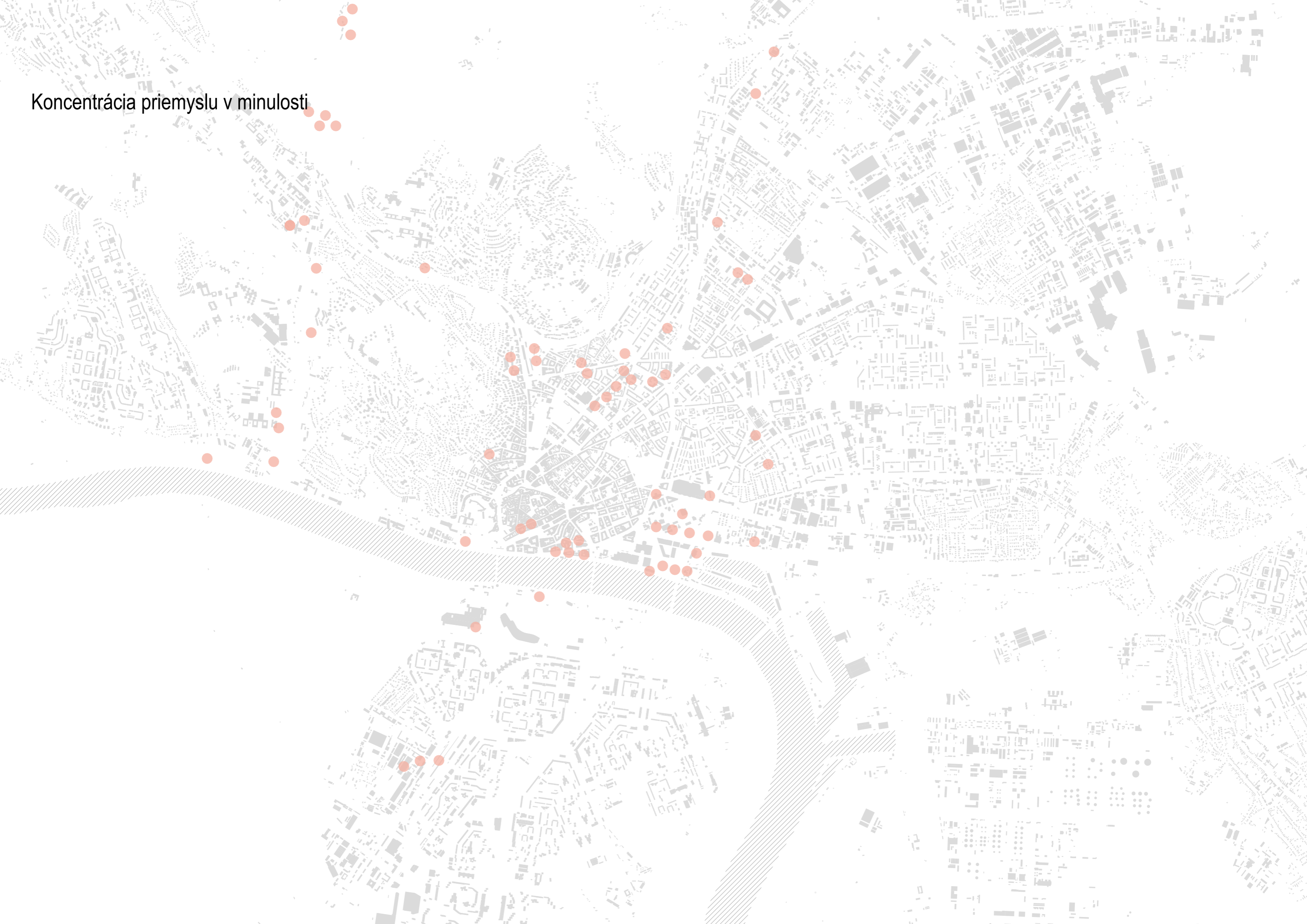
- rýchlostné komunikácie
- hlavné dopravné tahy
- - - železničné trate

Zeleň

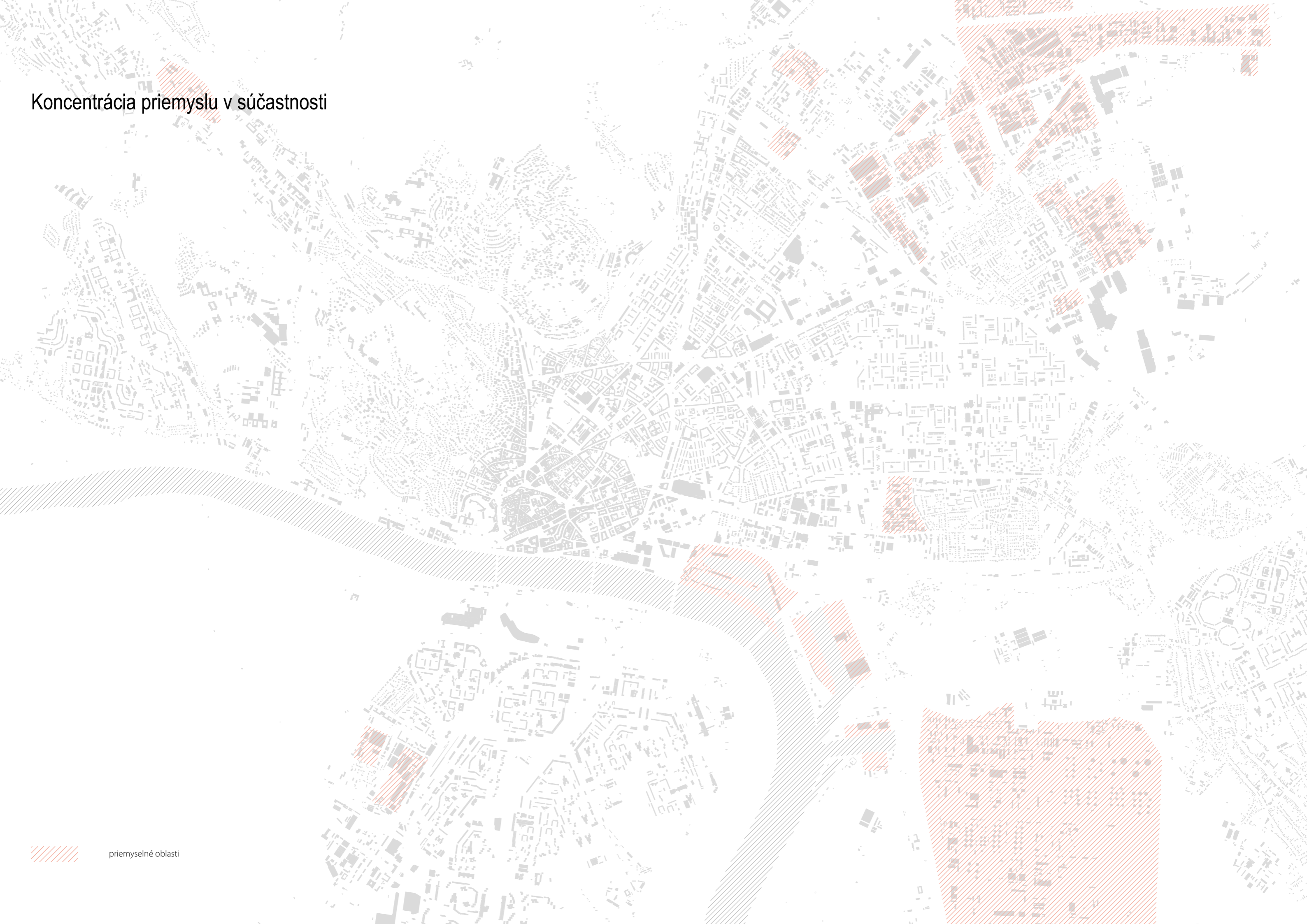


-  parky a mestská zeleň
-  cintoríny
-  lesoparky
-  lesy
-  ostatné vodné plochy
-  rieka Dunaj

Koncentrácia priemyslu v minulosti



Koncentrácia priemyslu v súčasnosti



 priemyselné oblasti

I.e. okolie

BÝVALÁ PRIEMYSELNÁ ŠTVRŤ A URBANISTICKÁ ANALÝZA

Bývalá priemyselná štvrť Mlynských Nív

STRUČNÁ HISTÓRIA ROZVOJA PRIEMYSLU V BRATISLAVE

Bratislava a jej obraz sa za posledných 150 rokov výrazne zmenili.

Zatiaľ čo na prelome 19. a 20. storočia bola mestom s prekvitajúcim priemyslom ako zdrojom jej bohatstva, dnes na začiatku 21. storočia je mestom v ktorom priemysel upadá. Najstaršou priemyselnou lokalitou

v Bratislave je oblasť dnešnej Mlynskej doliny, kde pri potoku Vydrica vznikli viaceré mlyny. Neskôr v stredoveku sa však, ako v mnohých iných mestách, výroba a remeslá začali koncentrovať v centre mesta. Výrazné zmeny nastali až v 18. storočí, keď sa priemysel začína koncentrovať

v lokalite Mlynských Nív. Toto miesto predstavovalo pre priemysel ideálne podmienky- viedla tadiaľto konská, neskôr parná železnica, blízkosť Dunaja a prístavu predstavovala nielen jednoduché napojenie na vodné cesty ale aj zdroj vody potrebnej pre továrne a nedávna regulácia toku Dunaja vytvorila množstvo veľkých nevyužitých plôch.

Vznik množstva tovární v tejto lokalite podmienila fakt že pred Rakúsko-Uhorským vyrovnaním sa Bratislava stala tretím najpriemyselnejším mestom v Uhorsku, neskôr pred prvou svetovou vojnou najdôležitejším priemyselným mestom Uhorska hneď po Budapešti. Na uľahčenie predstavy rýchleho rastu- v roku 1900 sa v Bratislave nachádzala jedna veľká továreň. ktorá zamestnávala približne 1000 zamestnancov, zatiaľ čo len o desať rokov neskôr sa v Bratislave nachádzalo už sedem veľkých tovární, ktoré zamestnávali okolo 12 000 osôb.

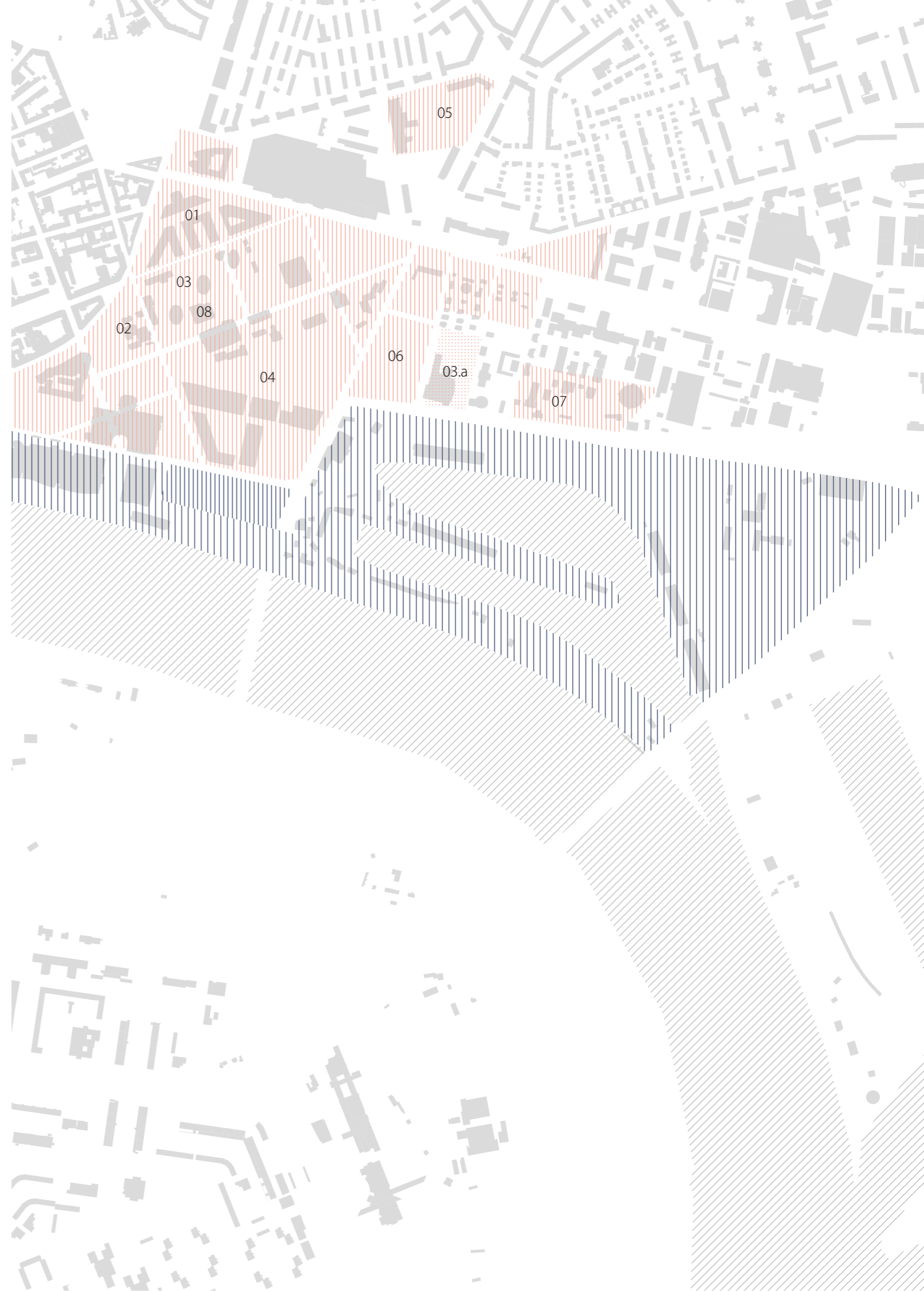
ZOZNAM NAJDÔLEŽITEJŠÍCH TOVÁRNÍ NA MLYNSKÝCH NIVÁCH

ZAČIATKOM 19. STOROČIA

- 01- Kablovka
- 02- budova mestskej elektrárne
- 03- Klingerka
- 03.a- Klingerova kolónia
- 04- rafinéria Apollo
- 05- Cvernovka
- 06- Gumon
- 07- tzv. nová plynáreň
- 08- Jurkovičova tepláreň

ĎALŠIE TOVÁRNE V OKOLÍ

- továreň na súkno Františka Regenharda,
- továreň S. Freuda na spracovanie koží
- továreň koží Herkules
- továreň na hnacie remene Brüll
- Tuchfabrik, továreň na výrobu súkna
- Papierfabrik, továreň na výrobu papiera
- Zucker- Raffinerie, cukrovar majiteľa Geyduscheka
- Spodium- Fabrik, továreň na výrobu spodia pána Pollaka
- Houschova továreň na koče
- Drexlerova strojáreň
- Donáthove cheické a farmaceutické závody
- strojárenský podnik Polgár- Schemler
- Bohlerova mliekareň
- Karigova továreň na mydlo
- Reicholdova továreň na výrobu lakov



Nová výstavba v lokalite

Charakter bývalej industriálnej štvrť na hranici historického jadra sa v poslednom desaťročí výrazne zmenil. Takmer celé územie je postupom času asanované a vznikajú tu nové stavby- prevažne stavby výškové. Tieto stavby nielen výrazne menia charakter lokality ale taktiež výrazne ovplyvňujú typickú panorámu Bratislavy od Dunaja. Prestavba bývalej industriálnej štvrť je vo svojej podstate pozitívna, avšak prevažná väčšina týchto stavieb nijakým spôsobom nereflekтуje identitu mesta, jej merítko a výškovú hladinu. Ďalšou problematikou týchto objektov je gentrifikácia, keďže ceny predajné alebo ceny prenájmov sú neprimerane vysoké. Vysoký podiel administratívnej funkcie v novo- vybudovanej štvrť spôsobuje po skončení pracovnej doby vyprázdnenie lokality a jej ne- mestotvorný charakter.

V riešenom území sa pripravuje nový zámer od spoločnosti HB Reavis, ktorý skúpil pozemky bývalej Ryby o rozlohe približne 6000 m². Tieto pozemky sa nachádzajú v atraktívnej lokalite vedľa rušnej a dopravne významnej križovatky. Architektonické riešenie projektu ešte nie je známe verejnosti, predpokladá sa však hlavné využitie pre administratívu a v hre je aj prípadná zastávka bratislavskej elektrickej dráhy. Bratislavský monotrail by mal byť doplnkovou funkciou bratislavskej MHD. Vzhľadom na fakt že podoba projektu ešte nie je známa nebudem v návrhu tento projekt brať do úvahy.

PRÍKLADY NOVEJ VÝSTAVBY V OKOLÍ

- 01- zámer v riešenom území
- 02- Klingerka
- 03- Twin City
- 04- nová autobusová stanica
- 05- Sky Park
- 06- Panorama
- 07- Eurovea /2/
- 08- Nové Lido



Funkčné členenie územia podľa ÚP 2007

stabilizované územie vodných plôch, zariadení lodnej dopravy a vodné hospodárstva a rozvojové územie lodnej dopravy a ochrannej a izolačnej zelene



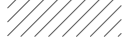





inundačné územie

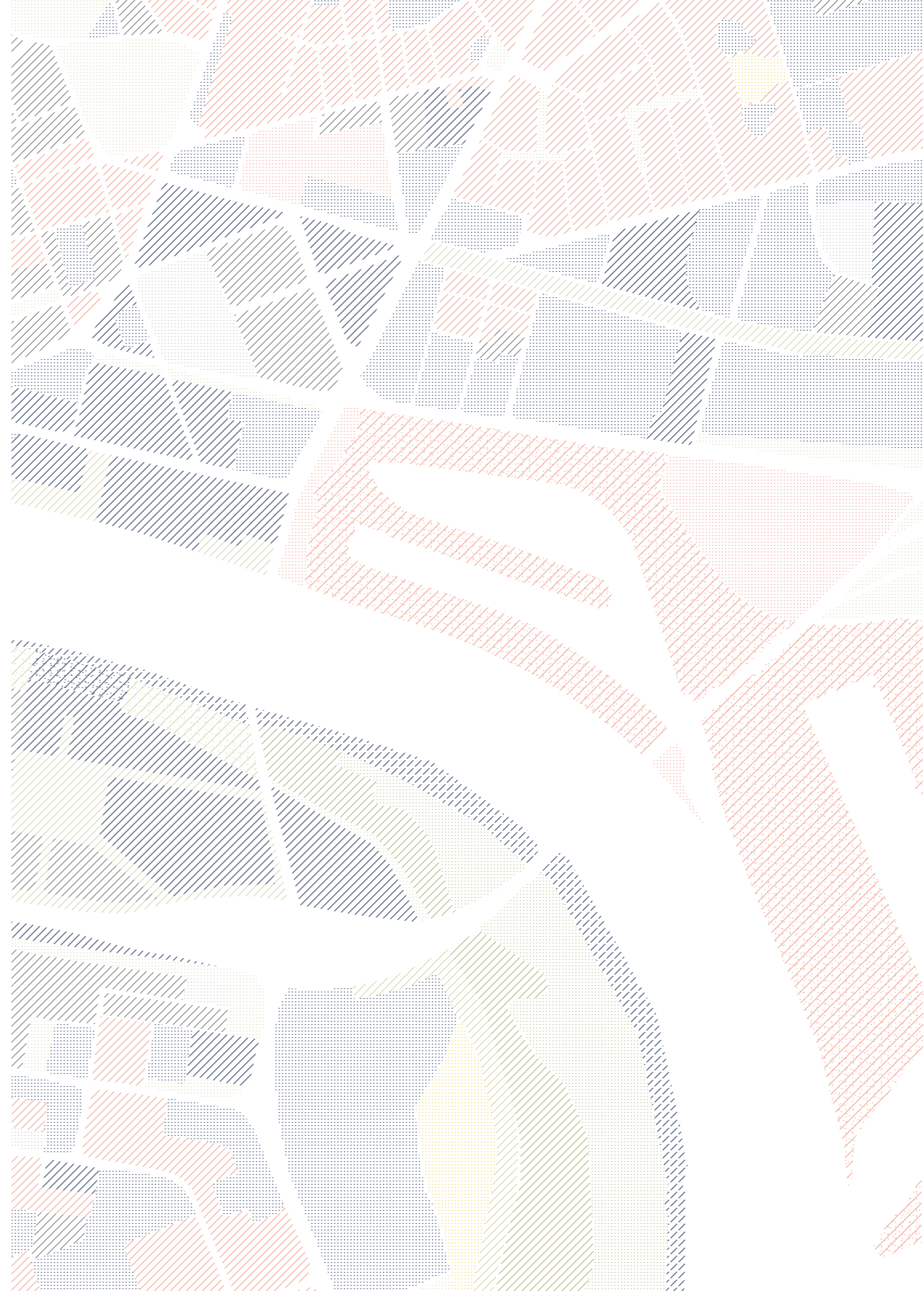
časť územia vyhradená pre rozvoj občianskej vybavenosti

celomestského a nadmestského charakteru je akceptovateľná, ak





svojím rozsahom neovplyvní primárnu funkciu Zimného prístavu tj.

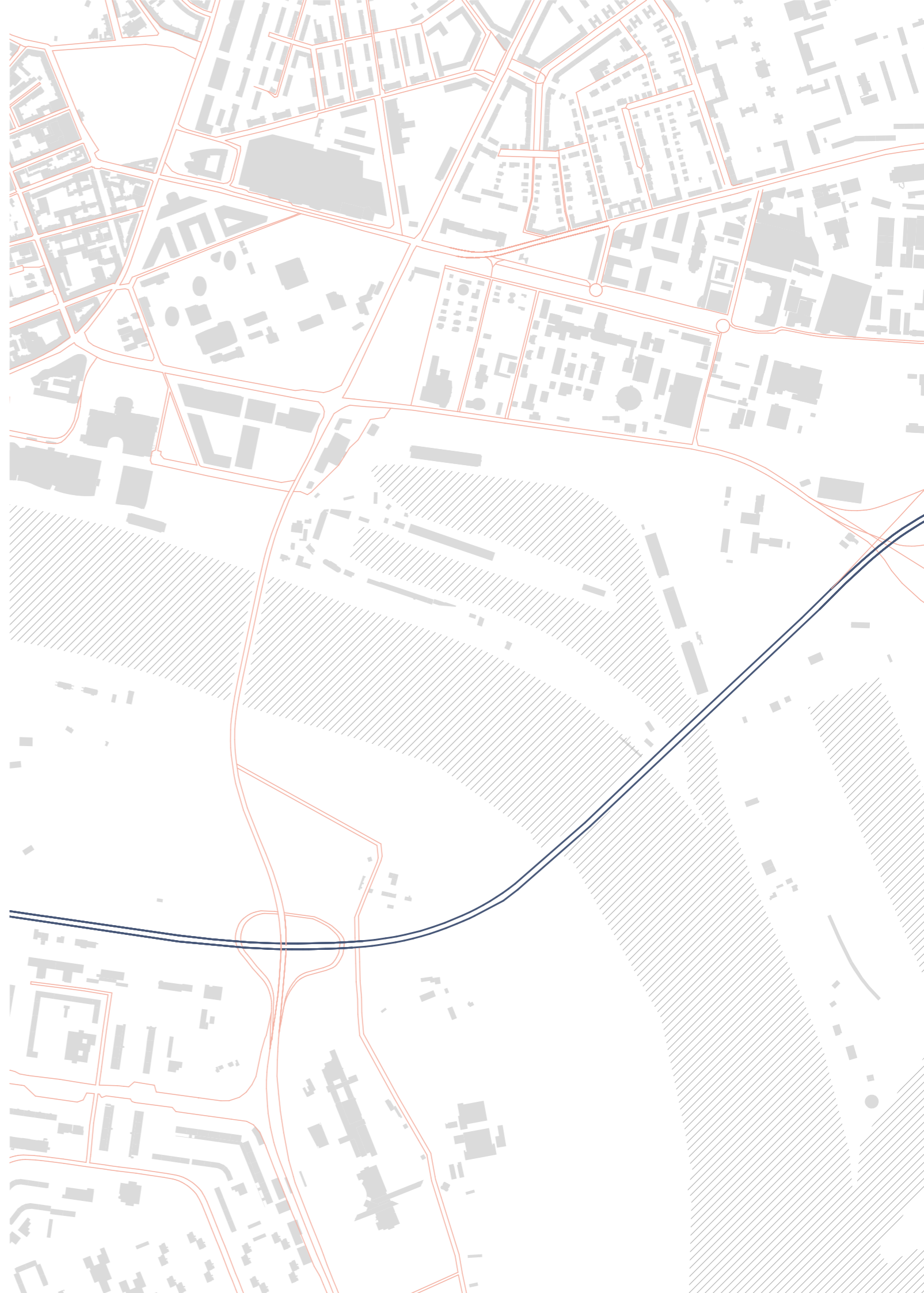
lodnú nákladnú dopravu, zimovanie lodí ani NKP

-  obytné územia- navrhované
-  územia občianskej vybavenosti- navrhované
-  územia občianskej vybavenosti- stabilizované
-  územia občianskej vybavenosti- stabilizované- inundačné územie
-  zmiešané územia- navrhované
-  územia technickej infraštruktúry- stabilizované
-  územia športu- stabilizované
-  územia dopravy- stabilizované
-  územia dopravy- stabilizované- inundačné územie
-  územia mestskej zelene- stabilizované
-  územia mestskej zelene- navrhované
-  územia mestskej zelene- navrhované- inundačné územie
-  územia prírodného prostredia- stabilizované- inundačné územie
-  územia prírodného prostredia- navrhované- inundačné územie
-  územia vodných tokov- navrhované

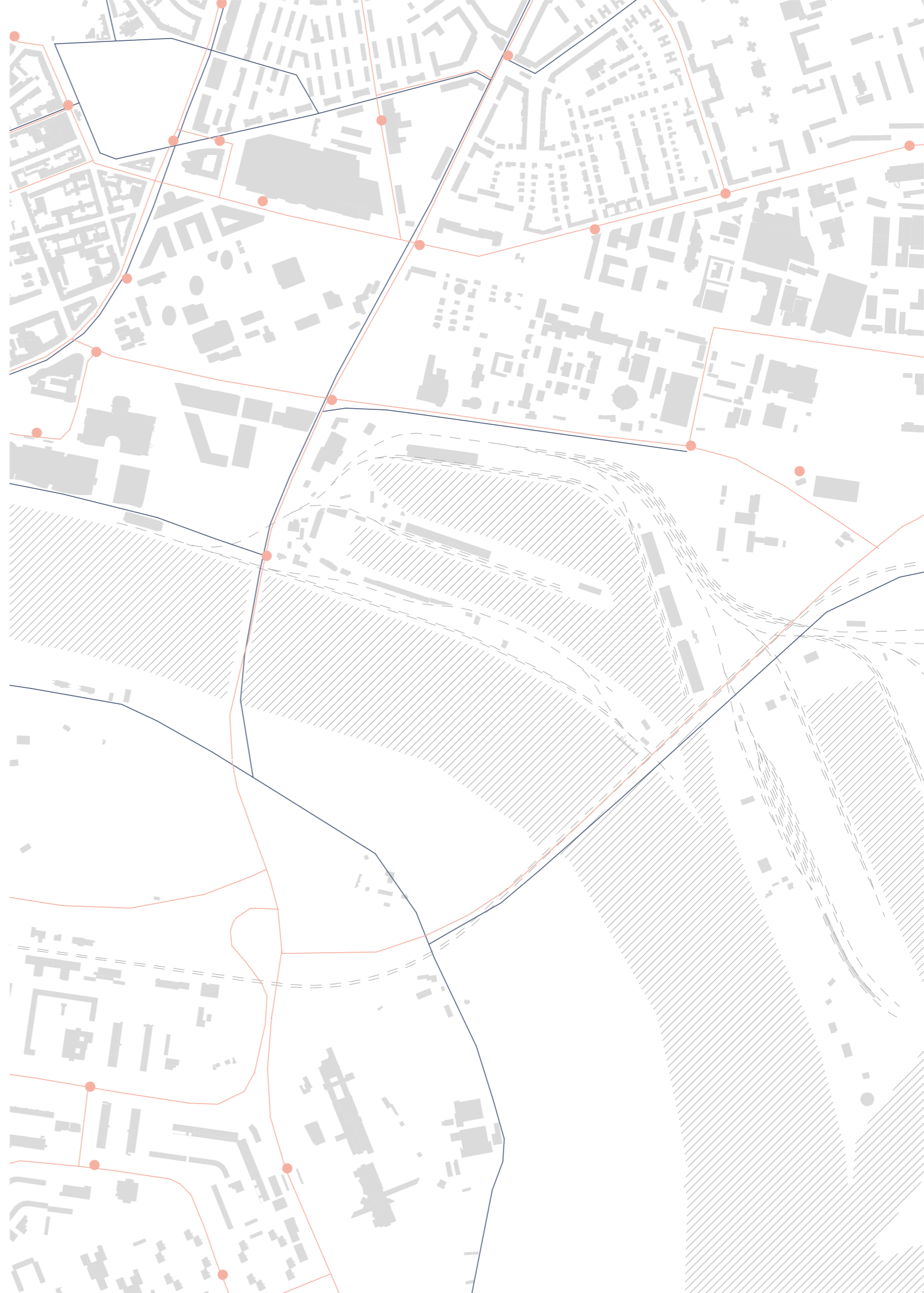


Hlavné dopravné komunikácie v okolí

-  rýchlostná komunikácia
-  zberné a obslužné komunikácie
-  existujúce budovy
-  rieka Dunaj



Ďalšia dopravná infraštruktúra v okolí



- trasy MHD
- - - železničné trate
- cyklo- trasy

I.f. zimný prístav

ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU RIEŠENÉHO ÚZEMIA

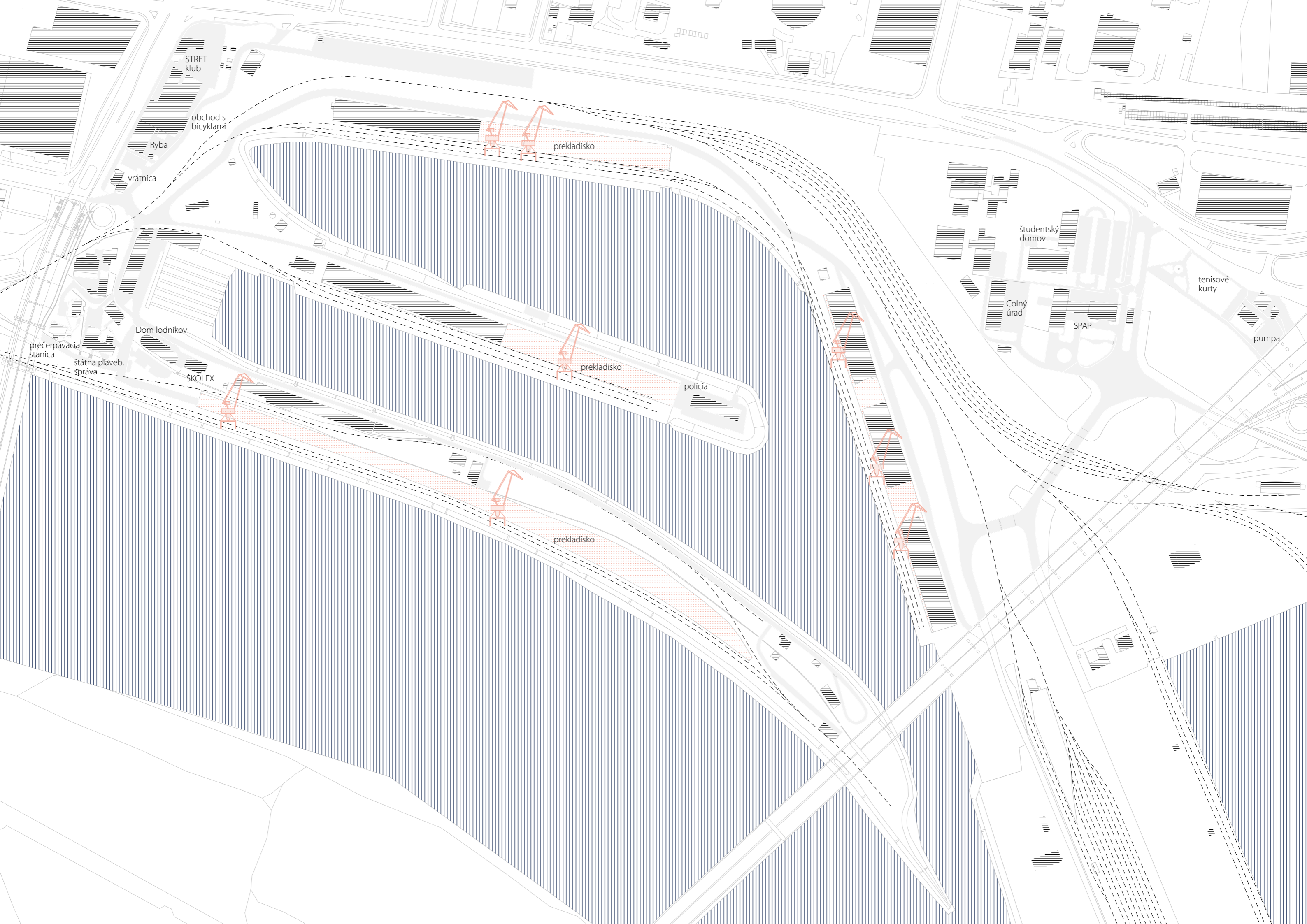


Vymedzenie územia, popis súčasného stavu a morfológia

Za územie Zimného prístavu sa v súčasnosti dá považovať územie vymedzené mostom Apollo, Prístavným mostom, Europeou, Towerom 115 a nákladným prístavom Pálenisko. Územie východne od centra mesta, ktoré bolo na prelome 19teho a 20teho storočia spolu so železničnou traťou centrum priemyselnej zóny Bratislavy- Mlynských Nív. Od územia dnešného mosta Apollo po most SNP mohlo v roku 1867 okolo 250 lodí, čo bolo na mesto so 100 000 obyvateľmi pomerne vysoké číslo. Zimný prístav bol projektovaný pre kotvenie približne 200 lodí, ktoré majú k dispozícii približne 5850 metrov brehov. V súčasnosti sa na území okrem množstva budov z rôznych časových období /viz. ďalej/ nachádzajú taktiež vlečkové trate a žeriavové dráhy. Ďalšími dôležitými prvkami je inundačná hrádza, ktorá prechádza územím a množstvo železničných tratí, z ktorých je dnes využívaná už len časť. Pôvodne sa v prístave nachádzalo 7 km železníc, neskôr to bolo dokonca 23 km. V súčasnosti je z hľadiska priemyslu najviac vyťažená severná hrana severného bazénu s funkčným koľajiskom, kde sa sústreďujú prekládka sypaných substrátov ako sú napríklad železná ruda, bauxit a hnojivá. Zimný prístav totižto výkonovo pokrýva celú potrebu prekládky hromadných sypkých tovarov. Južný bazén slúži primárne pre opravu plavidiel a ako odstavná plocha.

Územie zimného prístavu je rovinaté, na celom území sa výškové rozmedzie hýbe približne o 4 metre- cca od 135 m.n.m. do 139 m.n.m. Plocha oddeľujúca južný bazén od hlavného toku Dunaja sa nachádza približne vo výške 135 až 136 m.n.m., zatiaľ čo plocha medzi bazénmi vo výške 136 až 137 m.n.m. Územie hraničiace s mostom Apollo sa mierne dvíha na niveletu 138 až 139 m.n.m., zatiaľ čo sever riešeného územia sa nachádza vo výškovej úrovni približne 138 m.n.m. Rovinatá plocha je doplnená valmi a násypmi vyznačenými na podrobnejšej mape. Územie sa však nachádza pod úrovňou tisícročnej vody, ktorá je pre Bratislavu určená vo výške 139,85 m.n.m., ochrana mesta v tejto oblasti sa uvažuje vo výške 140,35 m.n.m. Územie je podľa územného plánu určené ako inundačné. V území je predpokladané pomerne komplikované zakladanie v dôsledku neúnosnosti pôdy. Vzhľadom na fakt že územím voľakedy prechádzalo rameno Dunaja- Brenner je veľká časť územia na násype. Pôda v území je tvorená prevažne tekutými pieskami a pieskovými naplaveninami, ktoré siahajú až do hĺbky približne 10 metrov. Hladina spodnej vody je pomerne vysoká a preto sa predpokladá zakladanie na pomerne hustej sieti pilotov.





STRET klub

obchod s bicyklami

Ryba

vrátnica

prekladisko

študentský domov

Colný úrad

SPAP

tenisové kurty

pumpa

Dom lodníkov

prečerpávací stanica

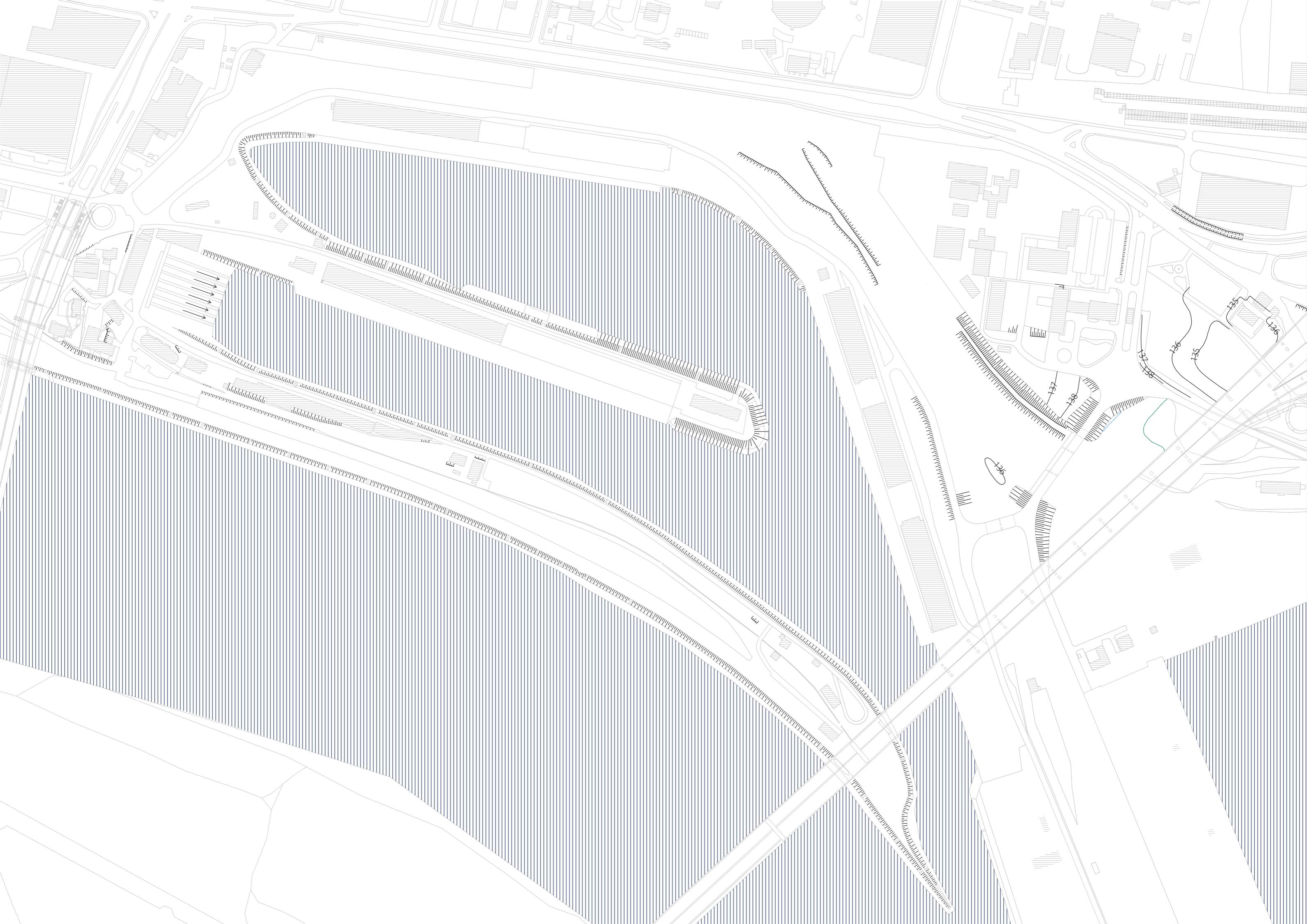
štátna plaveb. správa

ŠKOLEX

prekladisko

polícia

prekladisko





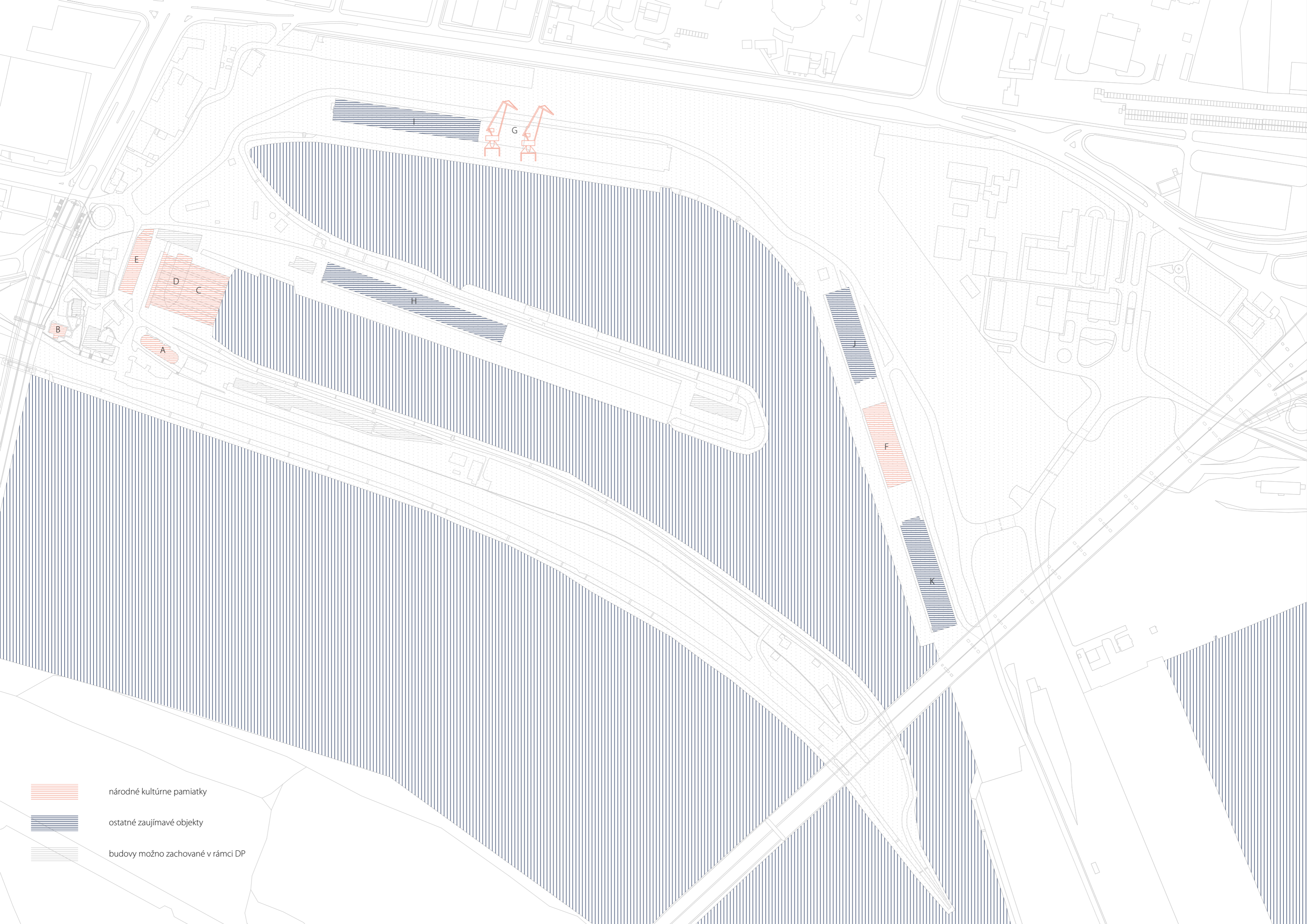
Hodnoty areálu

Prístav ako taký je na slovenské pomery veľmi významným a výnimočným dopravným celkom s časťou zachovanou autentickou podobou. Na území zimného prístavu sa nachádza pomerne vysoké množstvo budov a objektov ktoré sa dajú považovať za historicky hodnotné. Nie je nimi len šesť nehnuteľných národných kultúrnych pamiatok ale aj samotný prístav s nábrežnými hranami, prístavnými bazénmi a stredovým mólom a hnuťelné národné pamiatky v podobe dvoch portálových žeriavov na severnej strane severného bazéna a remorkéru Šturec. Jeden z dôvodov vyhlásenia týchto objektov za pamiatky je nielen ich ochrana ale aj snaha vypracovať istý strategický dokument o budúcom možnom rozvoji zimného prístavu. Z podnetu pamiatkového úradu sa dokonca uvažovalo o ochrannom pásme v takmer celom riešenom území z dôvodu zachovania historickej polohy a funkčného využitia Zimného prístavu na kotvenie lodí a prekládku tovaru v širšom centre Bratislavy.

Výstavba Zimného prístavu sa dá členiť do hlavných troch stavebných etáp. Prvá etapa prebiehala ešte za čias Rakúsko- Uhorska približne v rokoch 1897 až 1907, keď boli vybudované hrádze a bazény na zimovanie lodí a dodnes zachovaná prečerpacia stanica. V tomto období mal prístav kvôli dominancii dvoch hlavných miest monarchie- Budapešti a Viedne najmä lokálny charakter. V tom čase sa v prístave nachádzalo prekladisko s dvomi murovanými a troma drevenými skladmi. dve kancelárske budovy a kolónia prízemných domov pri prečerpávacej stanici. Druhá stavená etapa bola podmienená vznikom 1. ČSR kedy sa Bratislavský prístav stáva kľúčovým. Táto rola podmienila rozšírenie železničných kolají v území, postavenie ôsmich murovaných skladiš, vrátane skladu čs. 7, vybudovanie siedmych portálových žeriavov, čerpacej stanice pre minerálne oleje atď. V 30tych rokoch sa pozdĺž hlavného toku v prvej línii nachádzalo 9 skladov, z ktorých sa zachovalo iba číslo 7 a v druhej línii sa nachádzal Zimný prístav. Tretia dôležitá stavebná etapa prebiehala približne od roku 1939 do 50tych rokov z ktorej sa zachovalo najviac objektov. V tomto čase bol vybudovaný napríklad lodný výťah alebo Dom lodníkov.

Výstavba bola výrazne prerušená bombardovaním neďalekej Apolky, ktoré prístav výrazne zasiahlo a takmer celý prístav bol zničený / z približne 200 plavidiel nebolo poškodených len šesť/ avšak už päť rokov po vojne bol prístav oäť plne v prevádzke. Hodnoty územia môžeme vnímať z nasledovných hľadísk: architektonického, urbanistického, technického a historicky- spoločenského. Z hľadiska urbanistického sú dôležité najmä bazény, ktoré sú viac než sto rokov vizuálne prepojené s dominantami mesta a riekou, ktorá je sama o sebe dôležitým kompozičným prvkom. Silueta prístavu s portálovými žeriavmi je pre Bratislavu takmer tak typická ako hradný kopec. Urbanistické členenie areálu je napriek množstvu časových nánosov stále jednoducho čitateľná. Z hľadiska hodnoty architektonickej sa v území zachovali objekty dokumentujúce stavebne- historický vývoj, vhodným príkladom je napríklad sklad čs. 17 /viz. ďalej/, ktorý bol spolu so skladmi 14 a 16 vyhodnotený ako najhodnotnejší /tieto sklady však za NKP vyhlásené neboli/. Ďalšími zaujímavými stavbami sú sklady čs. 18 a 12, ktoré však neboli vyhlásené za NKP z dôvodu ich viac -menej typovej výstavby po druhej svetovej vojne. Všetky vyššie zmienené sklady /12,14,16,18/ sú pôvodné a nie sú NKP. Zimný prístav je taktiež veľmi zaujímavý z hľadiska technického, keďže stavitelia museli riešiť budovanie hrádzí na nestabilnom podlaží, zjednotenie nábrežnej hrany alebo vysokú hladinu podzemnej vody. Z hľadiska spoločensko- historického je prístav nezameniteľným dokladom vývoja obchodu a dopravy v Bratislave, ktorý mal značný vplyv na okolitú priemyselnú štvrť Mlynských Nív. V súčasnosti sa dá považovať za posledný historický kompaktný technický areál v Bratislave.





národné kultúrne pamiatky



ostatné zaujímavé objekty



budovy možno zachované v rámci DP

B

A

D

C

E

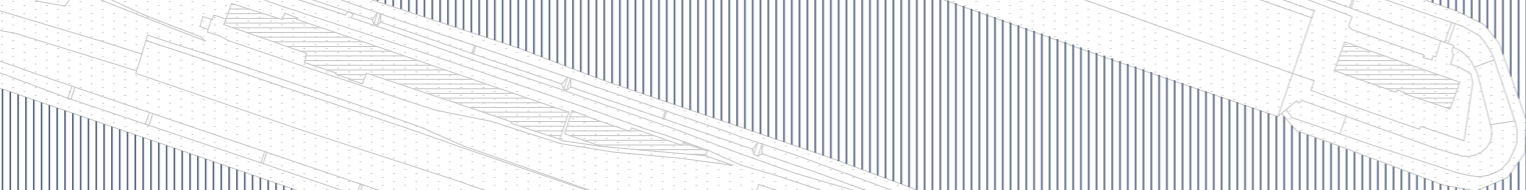
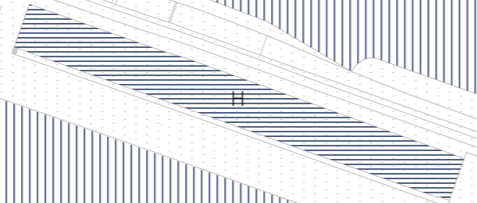
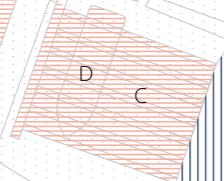
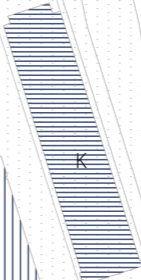
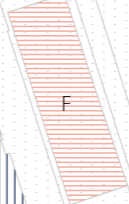
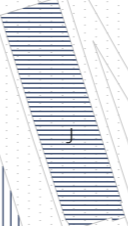
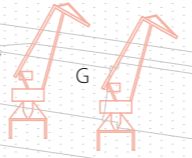
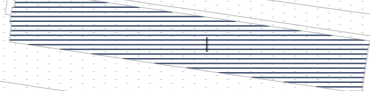
H

G

J

F

K



ZOZNAM NÁRODNÝCH KULTÚRNYCH PAMIATOK:

- A- dom lodníkov
- B- prečerpávacía stanica
- C- lodný výtah
- D- remorkér Šturec
- E- lodná dielňa
- F-sklad čs. 17
- G- dva portálové žeriavy

OSTATNÉ ZAUJÍMAVÉ OBJEKTY

- H- sklad čs. 12
- I- sklad čs. 14
- J- sklad čs. 16
- K- sklad čs. 18
- L- budova Dopravného úradu
- M- budova odborového zväzu pracovníkov vodnej dopravy
- N- malý sklad pri lodnej dielni



A. Dom lodníkov

NKP od 2008, číslo NKP: 828

bližšie určenie: solitér

vznik: 1940-42

prevládajúci sloh: funkcionalizmus

autor: Lehocký Július

dispozícia: 3 trakt.

podlažnosť: 4

súčastné využitie: nevyužívaný

ďalšie informácie: Budova je štylizovaná do tvaru parníka, pôvodne bola určená nielen pre ubytovanie lodných posádok ale aj pre potreby lodného personálu. Okrem izieb pre posádky je tvorená vstupnou halou, ktorej dekorácia podlahy má evokovať kompas a jedálňou, ktorá umožňuje organizovať rôzne kultúrno- spoločenské podujatia.



B. prečerpávacía stanica

NKP od 2011, číslo NKP: 11763/1

bližšie určenie: technické vodárenské zariadenie, prečerpávačka odpadových vôd

vznik: 1904 až 1905 /najstaršia dochovaná stavba v prístave/

zmeny: 50te až 70te roky 20. st, generálna oprava v roku 1984, 1994-95

prevládajúci sloh: novo- renesancia / secesia

autor: Riedl F. / György Kopeczek

dispozícia: 1/2 trakt.

podlažnosť: 2 + podkrovie

súčasný využitie: súkromné vlastníctvo

ďalšie informácie:

Budova mala prečerpávať odpadové vody z hlavného kanalizačného zberača do Dunaja. Priestorovo bola členená na dve jednotky- strojovňu v suteréne a na prízemí a bytovú jednotku pre obsluhu v 1. NP., ktoré boli spojené schodiskom so secesným zábradlím vo východnej časti budovy.

Počas bombardovania Apolky bola časť zasiahnutá, no zachovalo pôvodné priečelie z tehál avšak už bez secesnej výzdoby.



C. lodný výťah

NKP od 2014, číslo NKP: 828/4

bližšie určenie: technické zariadenie

vznik: 30te roky 20. st.

autor: nemecká firma Hitzler Regensburg

dispozícia: nepravidelný obdĺžnik

súčasný stav: plne funkčný

ďalšie informácie:

Lodný výťah stále slúži pre údržbu lodí a účely väčších rekonštrukčných prác. Tieto práce väčšinou prebiehajú v spodnej polohe, do polohy Šturca sa väčšinou umiestňujú len lode určené do šrotu, keďže ich následné spúšťanie do vody úplne zhora je pomerne komplikované. Objekt je unikátny svojim technickým riešením a v čase svojej výstavby výrazne technologicky pozdvihol prístav. Breh bol upravený do podoby naklonenej roviny, loď je pomocou vozíkov, oceľových lán a elektrických navijakov vytiahnutá na breh, čím sa loď ocitne bližšie k lodnej dielni.



D. remorkér Šturec

NKP od 2012

bližšie určenie: dvoj- vrtuľový vlečný remorkér

vznik: 1937

zmeny: 1951

autor: Lodenica Škodových závodov v Komárne

súčasnú využitie: uložený na lodnom výťahu, kde slúži pre účely múzea vodnej dopravy

rozmery: dĺžka 56 metrov

ďalšie informácie:

Šturec je pravdepodobne poslednou loďou svojho typu na Slovensku. Pôvodne bol vyrobený ako motorový tanker na prevážanie ropy a iných tekutých nákladov, vtedy ešte niesol názov Štúr. V roku 1944 bol poškodený bombardovaním Apolky, vylovený bol až o 5 rokov neskôr v roku 1951, keď bola loď skrátená o 14 metrov, prerobená na vlečný remorkér, premenovaná na Šturec a znova zaradená do prevádzky.



E. lodná dielňa

NKP od 2014 /napriek odvolaniu sa majiteľov/, číslo NKP: 828/3

bližšie určenie: technický, železobetónový objekt

vznik: 1943 až 1944

zmeny: 1945 až 1947

dispozícia: 1 trakt.

podlažnosť: 1

súčasnú využitie: nevyužívané

ďalšie informácie: Objekt lodnej dielne funkčne nadväzuje na lodný výťah, pomocou ktorého sa lode dopravovali do dielne, kde boli opravované. Z hľadiska architektonicko- konštrukčného je táto stavba reprezentantom priemyselnej, halovej architektúry 40tych rokov s plným využitím železobetónu. Zaujímavá je nosná rámová konštrukcia zo železobetónu prechádzajúca celou dĺžkou dielne s únosnosťou pre dráhu mostového žeriavu na lode, ktorý mal 2,5 tony. Toto riešenie, ktoré je peknou ukážkou súdobej priemyselnej architektúry 20teho storočia, zároveň umožnilo vytvoriť vnútorný priestor bez podpier, ktorý bol dobre osvetlený, ohňuvzdorný a vhodný na manipuláciu s veľkými časťami lodí. Jeho trvácnosť bola vyskúšaná aj bombardovaním Apolky, ktorú vydržal.



F. sklad čs. 17

NKP od 2019, číslo NKP: 828/5

bližšie určenie: železobetónový, solitérny, technický objekt

vznik: 1929

zmeny: 1937- prístavba, 1945 až 1946

prevládajúci sloh: klasicizujúca moderna / konštruktivizmus

autor: stavebná firma Dr.Ing.Karola Skorkovského, medzi ktorého stavby patrí aj napríklad Veletržný palác v spolupráci so statikom Bechyně

dispozícia: 3 priest.

podlažnosť: 2+1

ďalšie informácie: Objekt je hodnotným dokladom vývoja hospodárskych stavieb ale aj utilitárnym spojením účelnosti s honosným vzhľadom kvôli reprezentácii pred zahraničnými spoločnosťami. Keďže budova bola zničená bombardovaním v roku 1944 pôvodná fasáda s dvojicou kruhových okien sa nezachovala ale hmota objektu a urbanistické umiestnenie ostali. Konštrukcia objektu je tvorená železobetónovým skeletom s výplňovým tehlovým murivom, čo má za následok menšie priestorové požiadavky. Hríbové stĺpy na prízemí taktiež umožňujú zníženie konštrukčnej výšky bez vplyvu na úkor veľkosti priestoru. Tento systém bol oproti klasickému riešeniu stĺpov s nosníkmi jednoduchší a odolnejší voči tlaku.

G. dva portálové žeriavy

NKP hnutelné, číslo NKP: 12573/1-2

bližšie určenie: prístavné portálové žeriavy č. 15 a č. 16

vznik: začiatok 20st.

ďalšie informácie: Už takmer od začiatku fungovania prístavu tvoria prístavné žeriavy výraznú časť obraz prístavu. Pôvodne síce prekládka tovaru fungovala ručne, no už pomerne skoro- v roku 1916 prebehla inštalácia prvého žeriavu pri sklade čs. 7, ktorá prácu značne zefektívnila a celkovo tak prispela k výraznému rozkvetu prístavu. Odjakživa sa v bratislavskom prístave používali žeriavy elektrické, narozdiel napríklad od Prahy kde sa používali žeriavy parné. Na severe severného bazénu, stojace na vlečkovej trati, po ktorej sa dokážu pohybovať, sú dnes dva portálové žeriavy, ktoré boli vyhlásené za NKP. Tieto žeriavy sú najstaršími identifikovanými technickými zariadeniami prístavu zo začiatku 70tych rokov. Vyrobila ich spoločnosť Královopolská strojírna. Sú schopné prekladať tovar buď z vody na pozemný dopravný prostriedok alebo do skladu. Na ich mieste stáli žeriavy už pred vojnou, tie sa bohužiaľ kvôli bombardovaniu nedochovali, z ktorých ČKD po vojne vyrobila v podstate ich repliky. Súčasné žeriavy sú teda už treťou verziou. Objekty sú dnes stále funkčné ale nevyužívané, niektoré ich časti môžu podliehať korózii. Tieto objekty sú však naďalej jasným dôkazom obchodnej funkcie prístavu a dokladajú technologickú náväznosť z bazénu do skladu alebo vagónu.

/zdroj: SNA/



H. sklad čs. 12

bližšie určenie: oceľový, solitérny objekt technického zariadenia

vznik: 1947 /zdroj: SNA/

autor: Bučinský Mikuláš /zdroj: SNA/

podlažnosť: 1

ďalšie informácie: Objekt bol pôvodne navrhovaný ako dvojpodlažný no kvôli nízkej únosnosti pôdy /viď. predchádzajúce/ musel byť nakoniec navrhnutý ako jednopodlažný z ocele, ktorá je omnoho ľahšia ako pôvodne plánovaný železobetón. Z pôvodu jeho výstavby po vojne sa objekt nepovažuje za pôvodný a preto nebola snaha o jeho vyhlásenie za NKP.

/zdroj: SNA/



I. sklad čs. 14

bližšie určenie: železobetónový solitérny objekt technického zamerania

vznik: 1946 /zdroj: SNA/

prevládajúci sloh: konštruktivizmus /zdroj: SNA/

autor: stavebná firma Dr.Ing.Karola Skorkovského /zdroj: SNA/

dispozícia: 4 dilatačno- dispozičné celky /zdroj: SNA/

podlažnosť: 2

ďalšie informácie: Pôvodný, prízemný sklad z roku 1928 bol vo vojne zbombardovaný, preto sa tesne po vojne začalo s výstavbou nového skladu, ktorý sa zachoval až dodnes. Objekt je hodnotný najmä z dôvodu že bol navrhnutý rovnakou stavebnou firmou ako sklad čs. 7 a 17. Na týchto objektoch je pekne zdokladovateľný vývoj technických stavieb medzi rokmi 1920 až 1940. V sklade čs. 14 bola použitá už iba rámová železobetónová konštrukcia, zatiaľ čo v sklade čs. 7 boli použité hríbové nosné stĺpmi a v sklade číslo 17 bola použitá kombinácia oboch systémov. Objekt je dvojpodlažný, zodvihnutý nad terén na podnoži, ktorá zároveň tvorila nakladaciu rampu. Okrem toho bolo možné tovar nakladať až cez otvory v streche, ktoré boli k tomuto účelu vytvorené. Najtypickejšou fasádou je pravdepodobne fasáda južná- s 28 okennými osami a nakladacími konzolami v 2NP, ktoré boli druhou variantou ako tovar do objektu umiestňovať. / zdroj: SNA/



H. sklad čs. 16

bližšie určenie: drevený solitérny objekt technického zamerania, halového typu

vznik: 1943 /zdroj: SNA/

autor: firma SCHENKER a spol. /zdroj: SNA/

podlažnosť: 1

ďalšie informácie: Objekt vznikol počas druhej svetovej vojny kvôli nedostatku skladových priestorov. V dôsledku nedostatku materiálu- teda železa, keď bolo primárne využívané na vojnové účely bol krov postavený z dreva, čím sa stáva aj najstarším dreveným skladom v prístave. Tento fakt bol aj dôvodom o jeho snahu za vyhlásenie za NKP. Konštrukcia je tvorená železobetónovým skeletom s výplňovým, rezným murivom v kombinácii s už spomínaným dreveným krovom, ktorý bol väznicový so stĺpkovou konštrukciou. Dispozícia objektu sa dodnes napriek bombardovaniu zachovala v pôvodnej podobe- v prízemí je to veľký priestor, len čiastočne členený stĺpkami podpierajúcimi krov. Zaujímavosťou je dochovaná uskakujúca, štítová atika typická pre bratislavský prístav.

/zdroj: SNA/



I. sklad čs. 18

bližšie určenie: solitérny objekt technického zamerania

vznik: 1946 až 1947 /zdroj: SNA/

autor: Mikuláš Bučinský /zdroj: SNA/

podlažnosť: 1

ďalšie informácie:

Pôvodný objekt z roku 1933 bol počas vojny takmer úplne zbombardovaný, zachovala sa len rampa, časť soklu a niektoré steny. Po vojne sa pri výstavbe nového, dodnes zachovaného, skladu využil materiál- tehly zo skladu pôvodného doplnené o doplnkové oceľové konštrukcie. Hodnotným prvkom sú zachované uskakujúce atiky na štítových stenách, typické pre bratislavský prístav. Tieto atiky sa zachovali na štítových stenách, ktoré pravdepodobne zbombardované neboli. Z dôvodu nepôvodnosti objektu nebola snaha vyhlásiť ho za NKP.

/zdroj: SNA/



Strategický plán

Do budúcnosti sa plánuje odľahčenie Zimného prístavu od ťažkého priemyslu a prekládky tovarov a jeho transformácia na prístav osobný, športovo- rekreačný s doplnkovou mestotvornou funkciou. Tento plán vychádza z viacerých dôvodov. Prvým dôvodom je že Zimný prístav pomaly prestáva spĺňať kapacitné a iné požiadavky a nie je možné jeho rozširovanie. Ďalším dôležitým faktorom je nárast osobnej dopravy, ktorá je dnes pomerne minoritná, no začína sa tešiť veľkej obľube ako forma cestovného ruchu. Preprava osôb v kajutových osobných lodiach na Dunaji je druh lodnej dopravy, ktorý v súčasnosti podlieha najväčšiemu rozvoju. V roku 2017 bolo 50% zo všetkých prepravených ľudí lodnou dopravou v Európe prepravených práve na Dunaji. V rokoch 2012 až 2017 sa táto preprava zvýšila o 72%, pričom v súčasnosti sa očakáva každoročný 5% nárast a to najmä na hornom a strednom Dunaji. V návaznosti na to je výhodná poloha Zimného prístavu pri historickom centre. Toto riešenie zároveň odľahčí bývalú priemyselnú štvrť, ktorá je dnes širším centrom mesta. Pri tejto variante riešenia je však naďalej nutné zachovať funkciu zimoviska lodí v mimoriadnych situáciách, keďže Bratislava na tieto účely nemá dostatočnú kapacitu, vzhľadom na fakt že je na slovenskom úseku Dunaja jediným prístavom s takouto možnosťou. Pre časť Zimného prístavu sa kapacita počíta na 170 lodí, zatiaľ čo pre časť Pálenisko 150 lodí. Pri tejto variante je však nutné počítať s navýšením kapacity prístavu Pálenisko a uvažovať o jeho rozšírení, prípadne zmieňované zámery aj v lokalite Vlčie Hrdlo. Z hľadiska urbanistického je táto varianta vhodnejšia, keďže Pálenisko sa nachádza v menej exponovanej a viac industriálnej zóne mesta s dobrým dopravným napojením.

SWOT ANALÝZA:

silné stránky:

- rekonštrukcia atraktívnej lokality, jej zatriktívnenie a využitie pre osobnú dopravu a obyvateľov v území ktoré zabezpečí zvýšenie kvality služieb
- využitie existujúcej infraštruktúry v riešenom území
- lepšia ochrana osobných plavidiel v riešenom území

slabé stránky:

- vysoké investičné náklady
- nutnosť lepšieho prepojenia Zimného prístavu so Starým mestom, rekonštrukcie prístavných hrán

príležitosti:

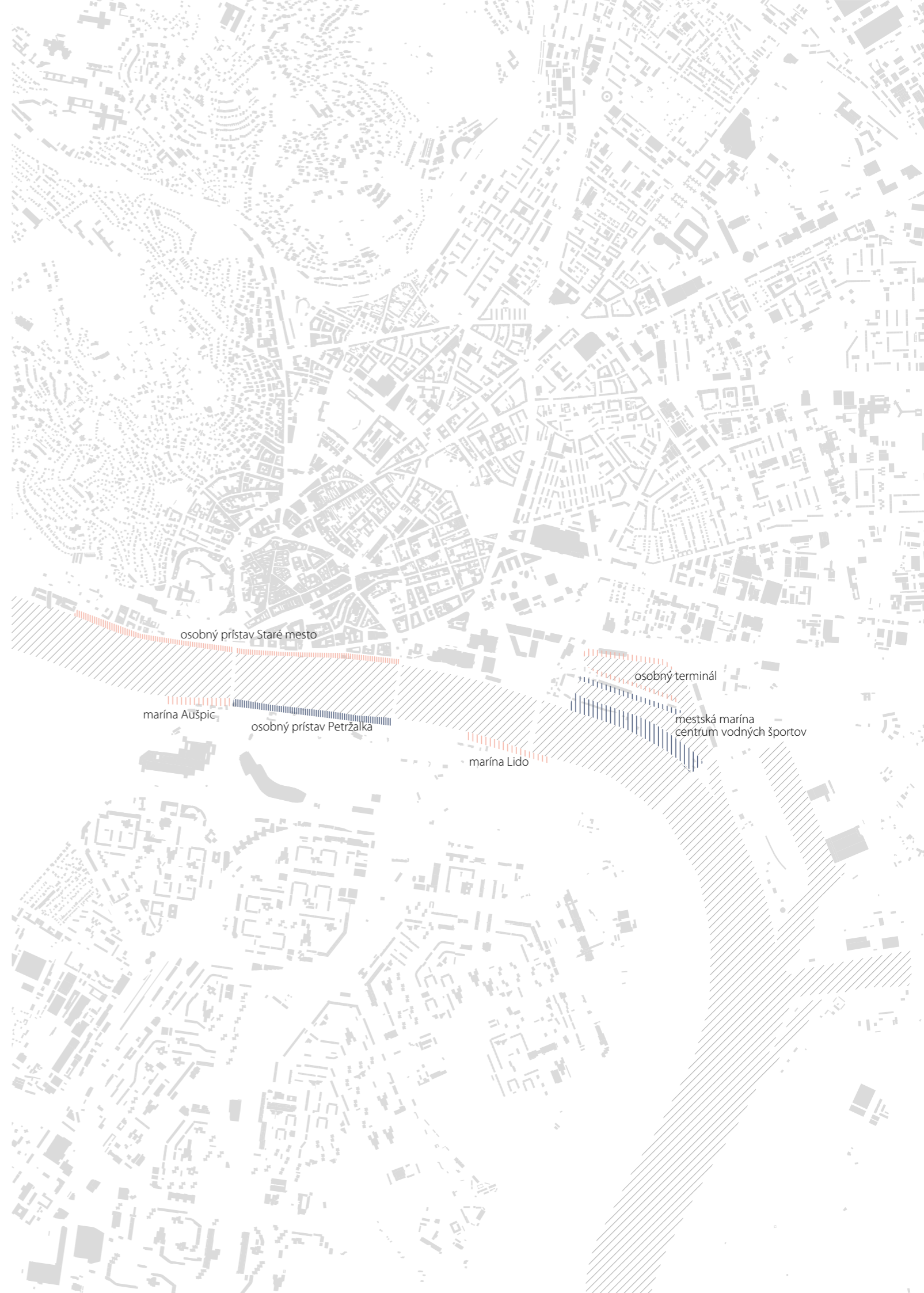
- možnosti ďalšieho rozvoja a poskytovania doplnkových služieb osobnej a športovo- rekreačnej lodnej dopravy
- osobný terminál zatriktívni mestskú časť
- odľahčenia lokality Staré Mesto

hrozby:

- prípadný nesúlad rozvojových zámerov mestskej časti so zámermi

Verejných prístavov

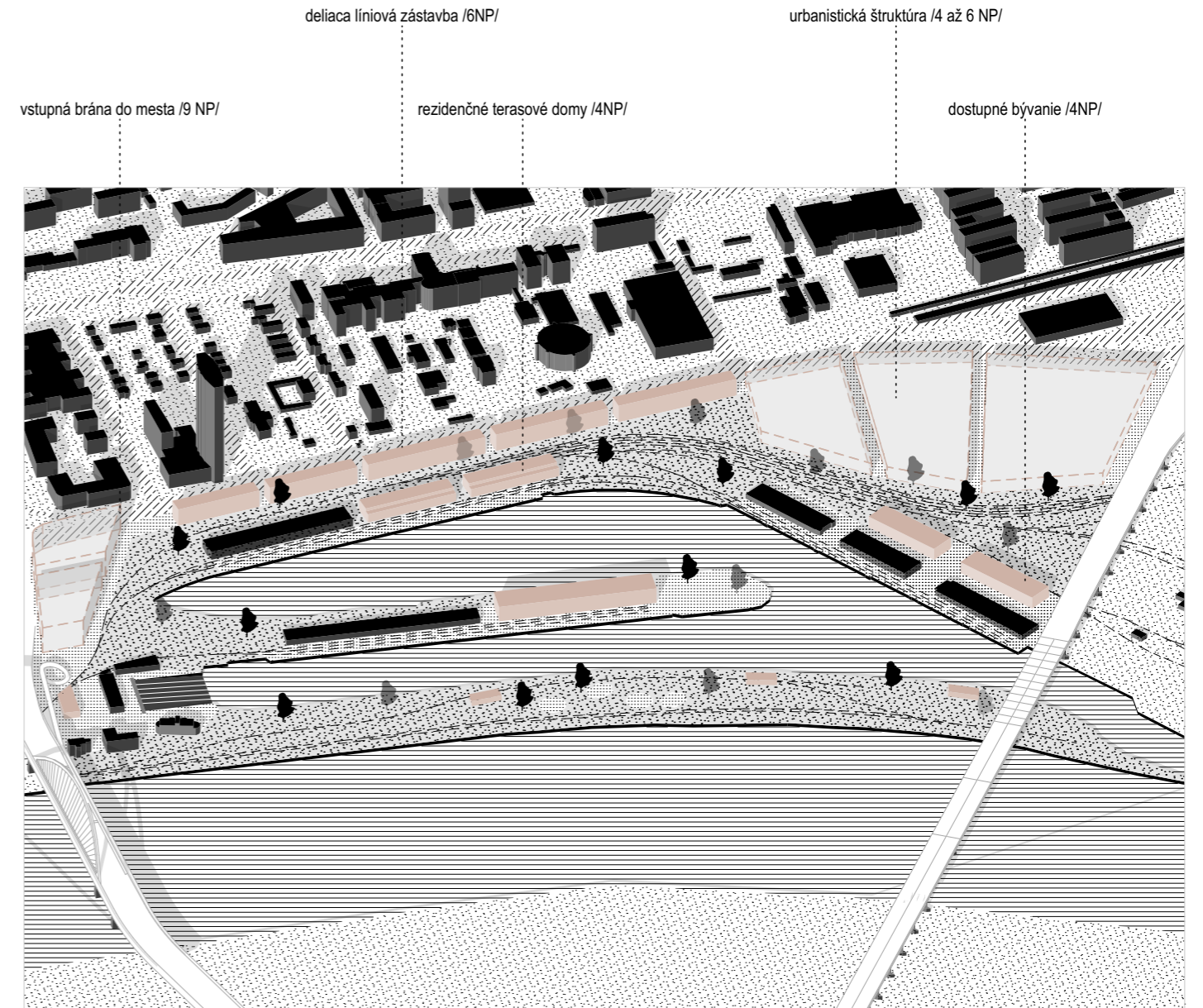
- zintenzívnenie cestnej dopravy v lokalite

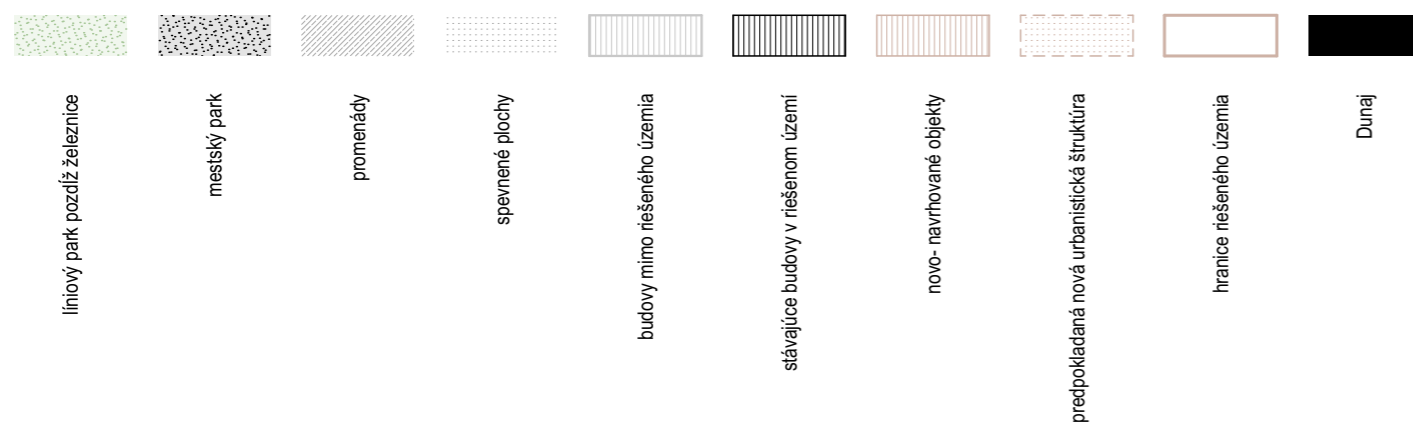
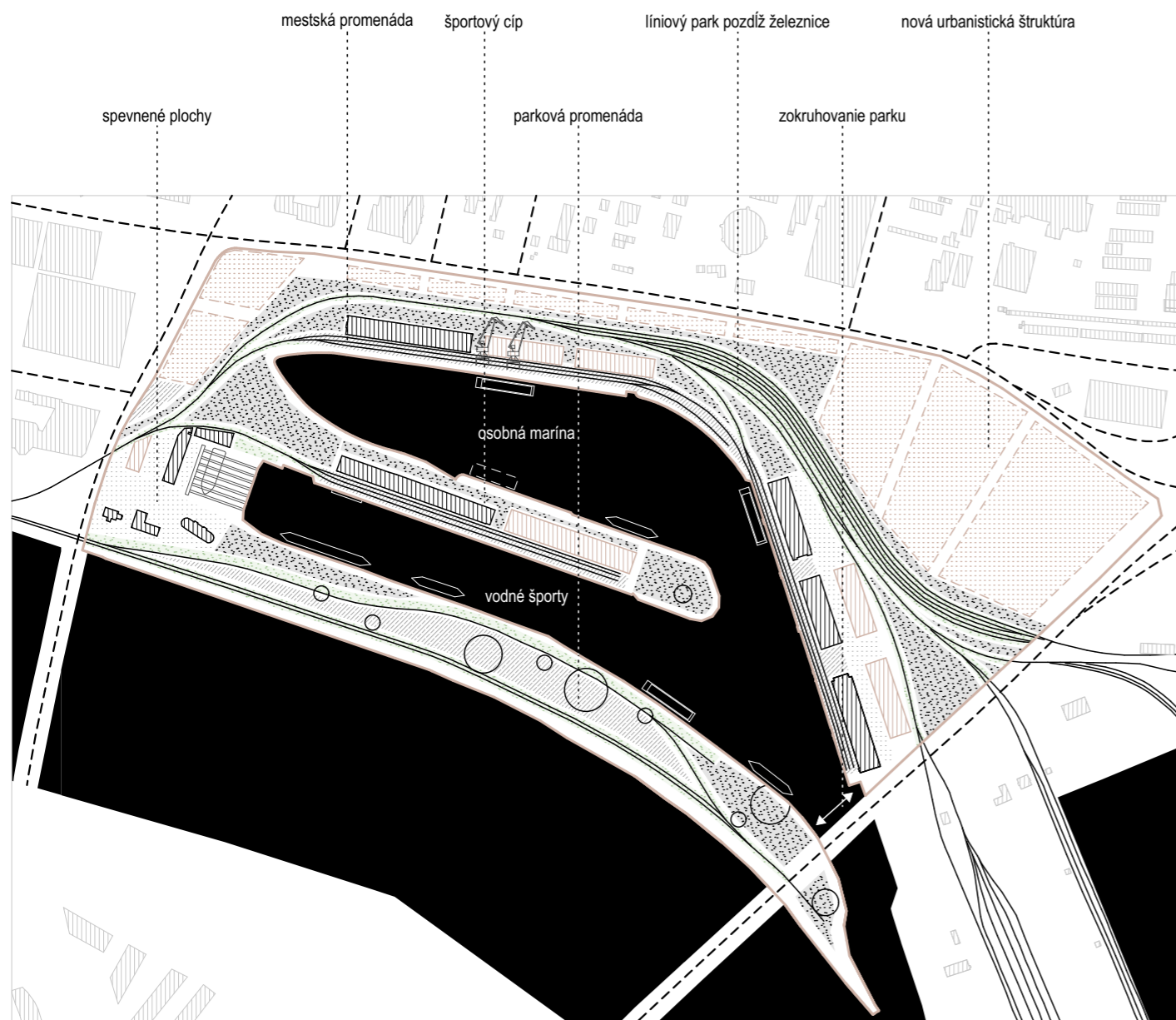


II. URBANISTICKÁ KONCEPCIA

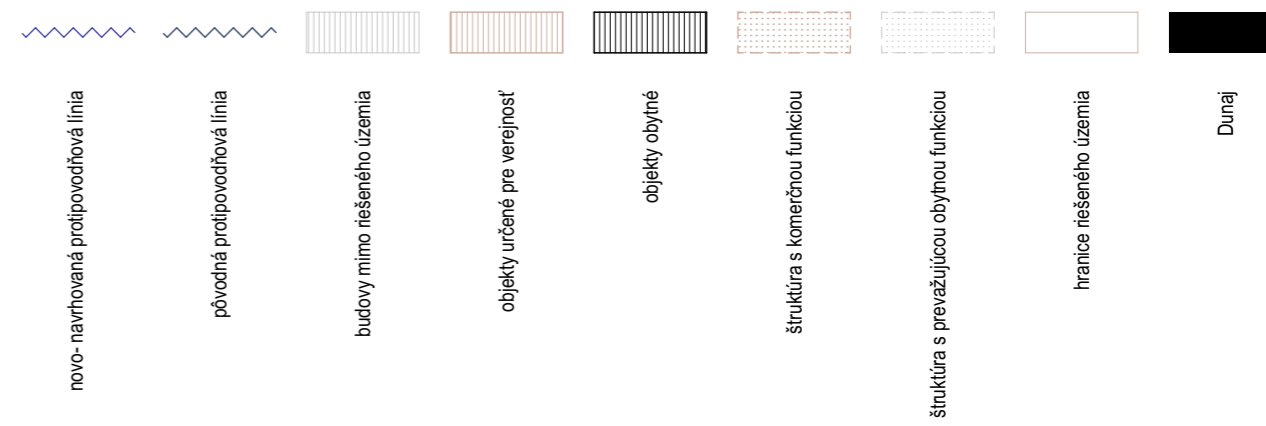
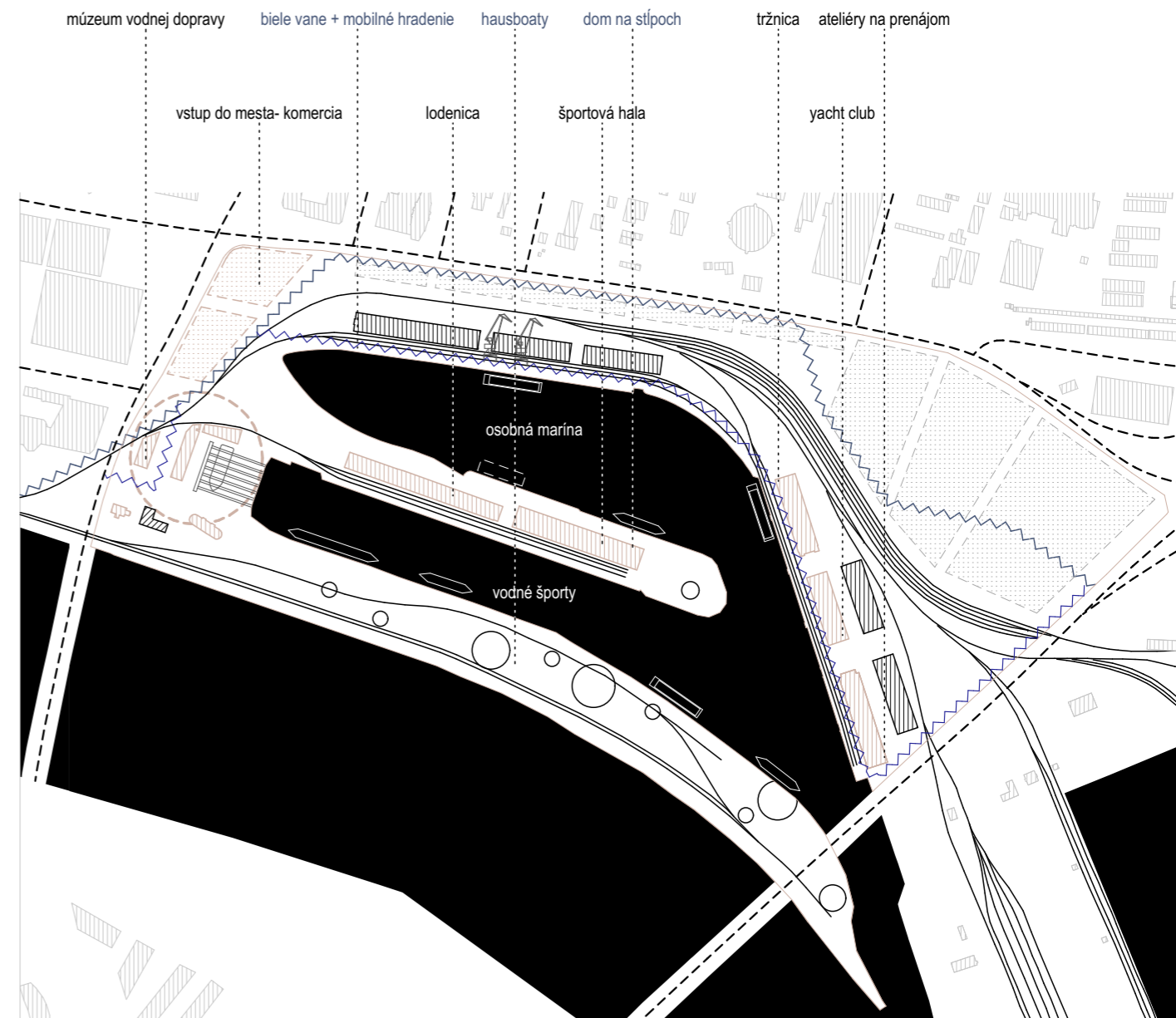
Urbanistická koncepcia

Prvá časť návrhu sa zaoberá koncepčným riešením urbanizmu lokality zimného prístavu v Bratislave. Zimný prístav je čiastočne využívaný industriálny areál, ktorý sa nachádza v blízkosti rýchlo sa rozvíjajúcej mestskej časti- tzv. bratislavského downtownu. Hlavným cieľom urbanistického návrhu bolo otvoriť mesto k rieke a podporiť komunikáciu s Dunajom. Z tohto dôvodu predlžujem existujúcu promenádu pozdĺž celého hlavného toku na riešenom území. Funkčné členenie územia vychádza z tzv. strategického plánu, ktorý navrhuje využitie južného bazénu pre vodné športy a severného bazénu pre osobnú marínu, kvôli dobrej dostupnosti do centra mesta. Hlavným cieľom projektu je nielen snaha ponúknuť Dunaj všetkým obyvateľom ale aj snaha rešpektovať markantnú historickú stopu v území, kde sa nachádza viacero národných kultúrnych pamiatok. Urbanistické usporiadanie hmoty rešpektuje nielen pôvodný urbanizmus jednotlivých skladov orientovaných pozdĺž bazénov ale aj ich hmotové riešenie. Úcta k miestu a histórii je taktiež umocnená vytvorením líniového parku pozdĺž stávajúcej železnice, ktorá dotvára akýsi genius loci miesta. Park sa tiahne celým územím a prirodzene prepája jednotlivé funkcie, zatiaľ čo vytvára príjemné priestory na trávenie voľného času.

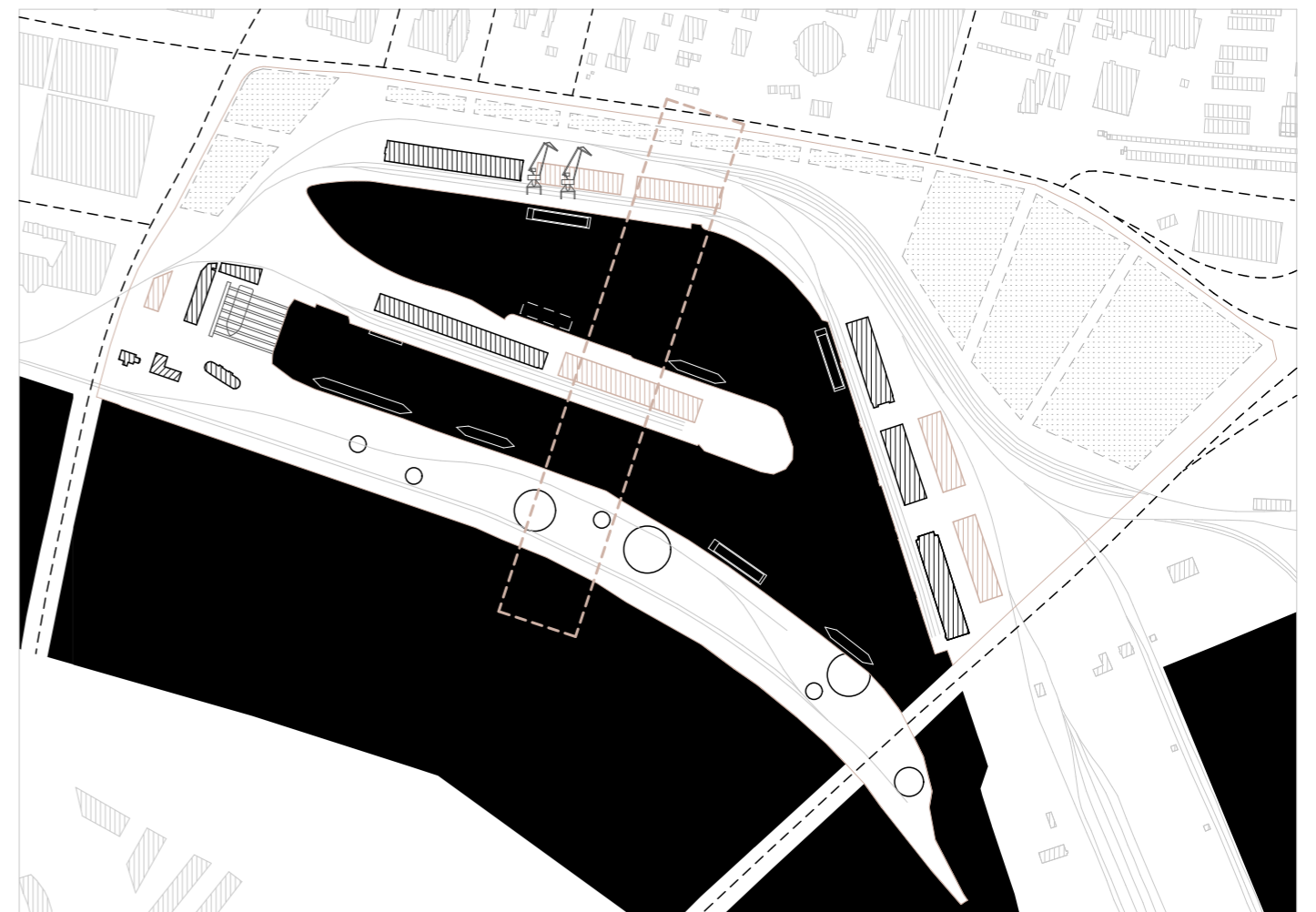
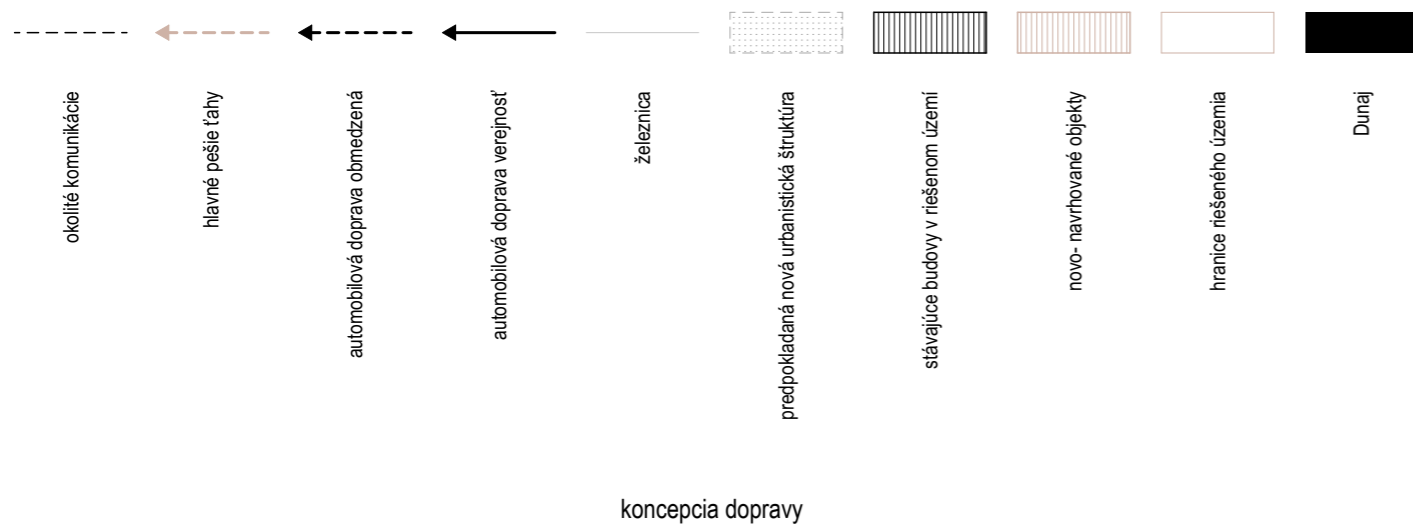
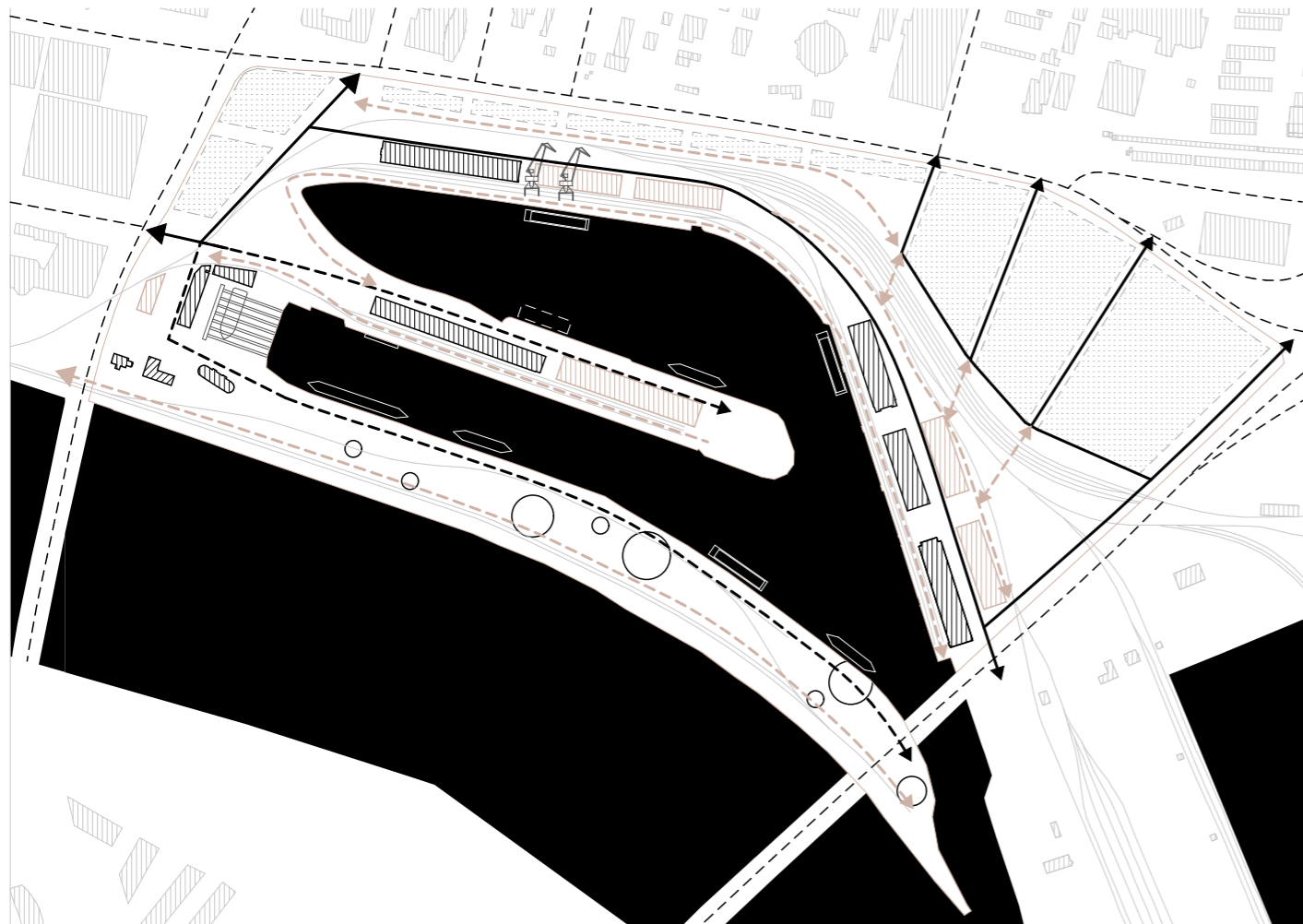




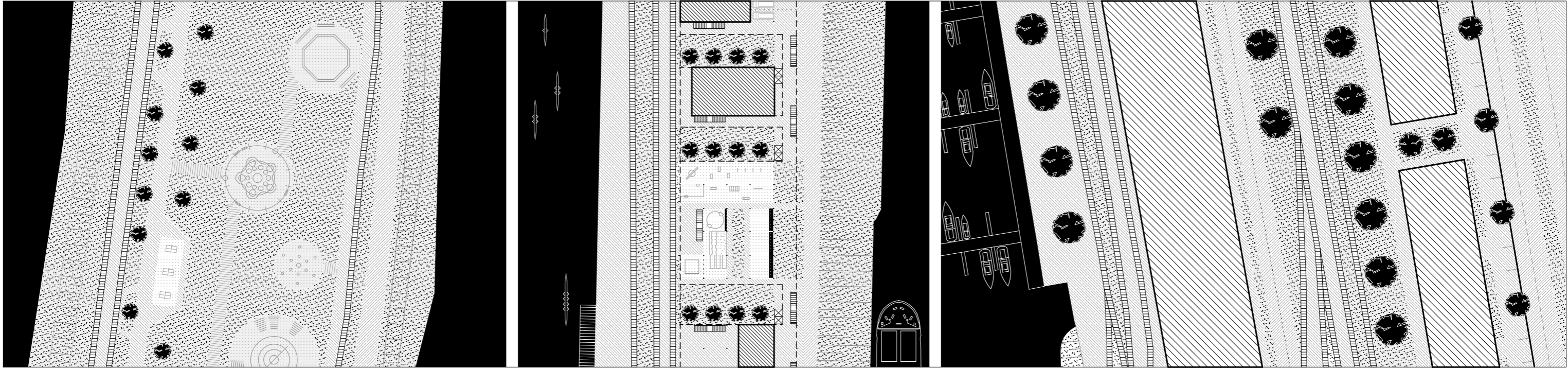
základná koncepcia riešeného územia

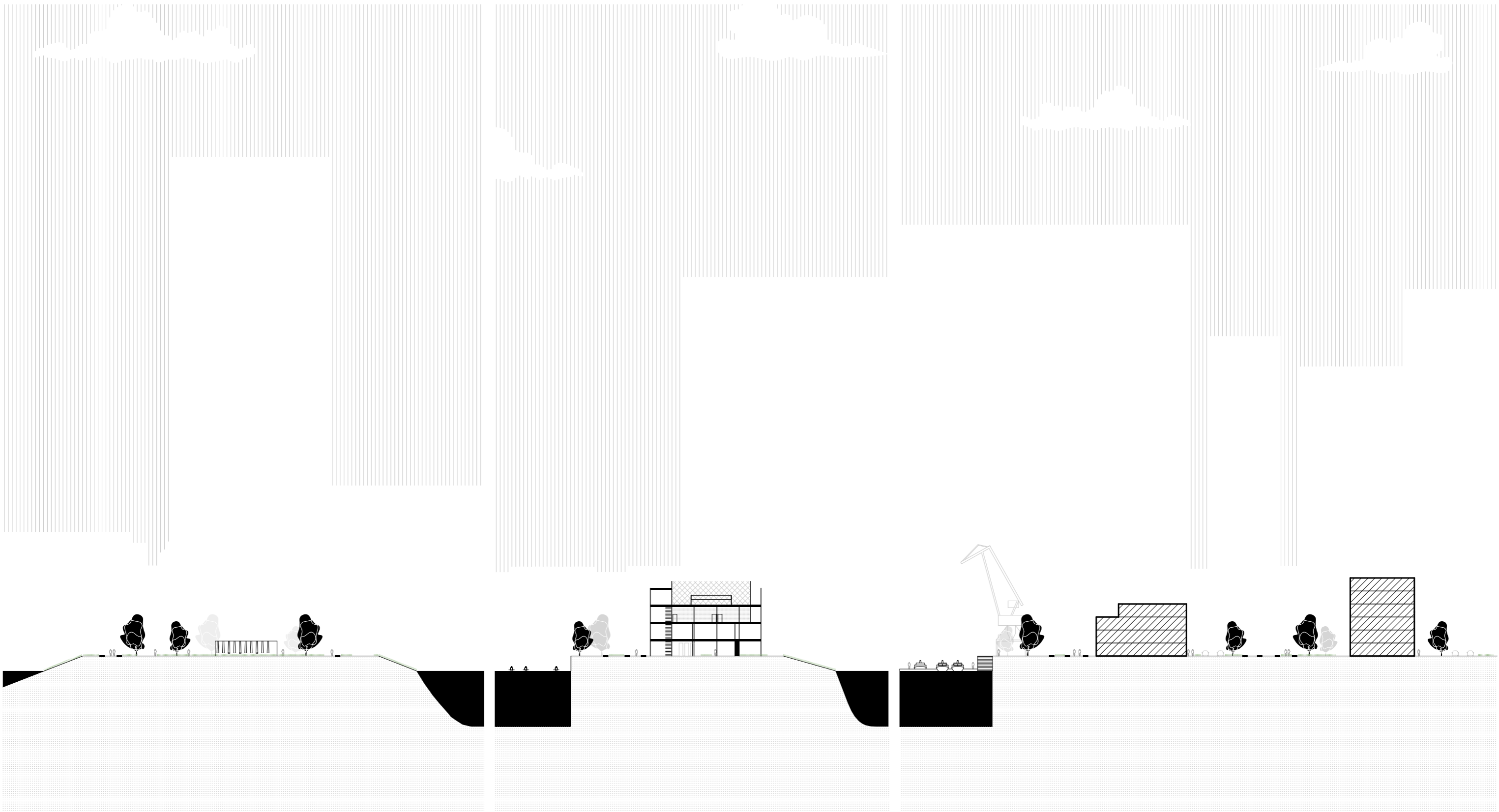


funkčné členenie a protipovodňové riešenie



vyznačenie urbanistického detailu

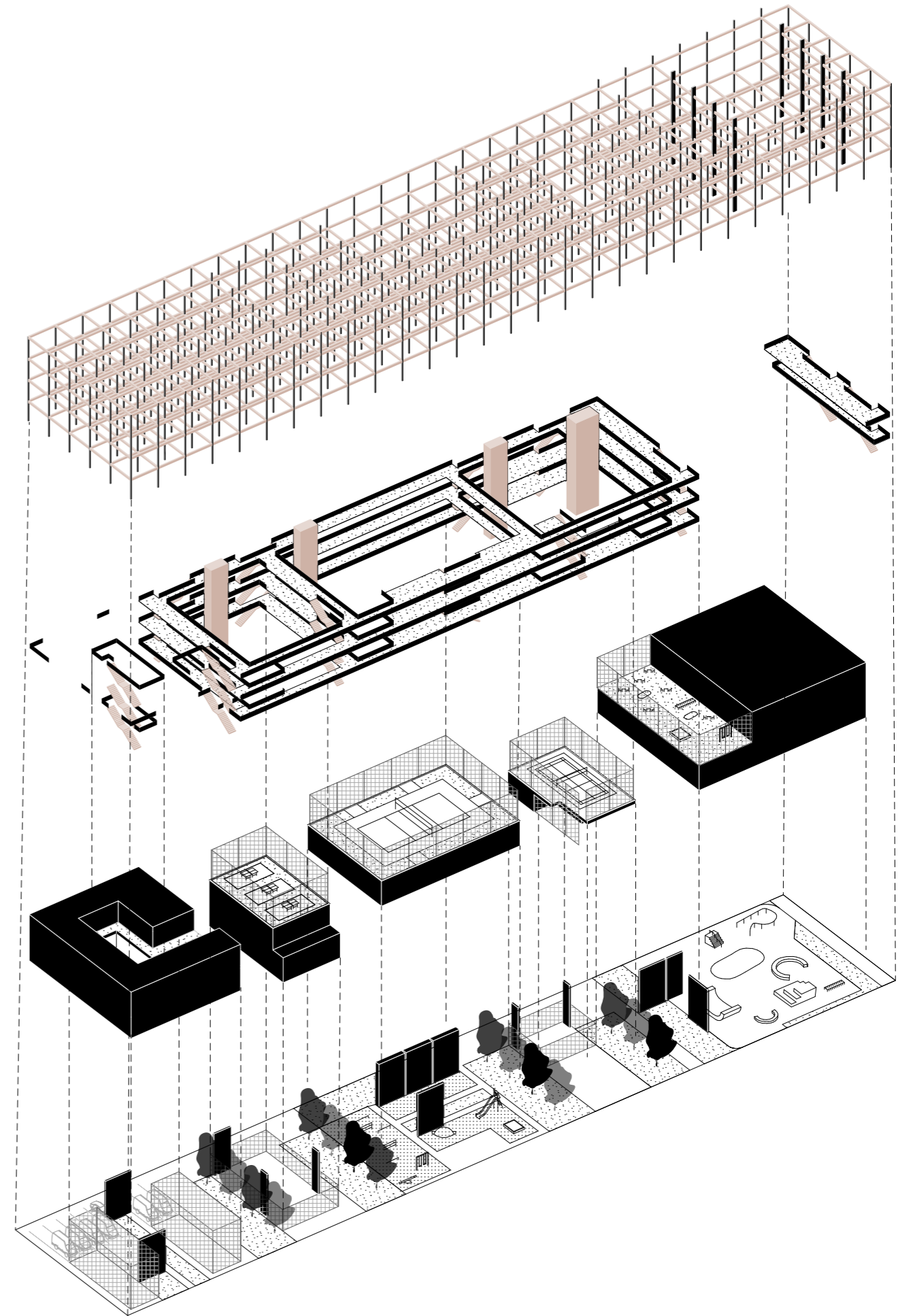


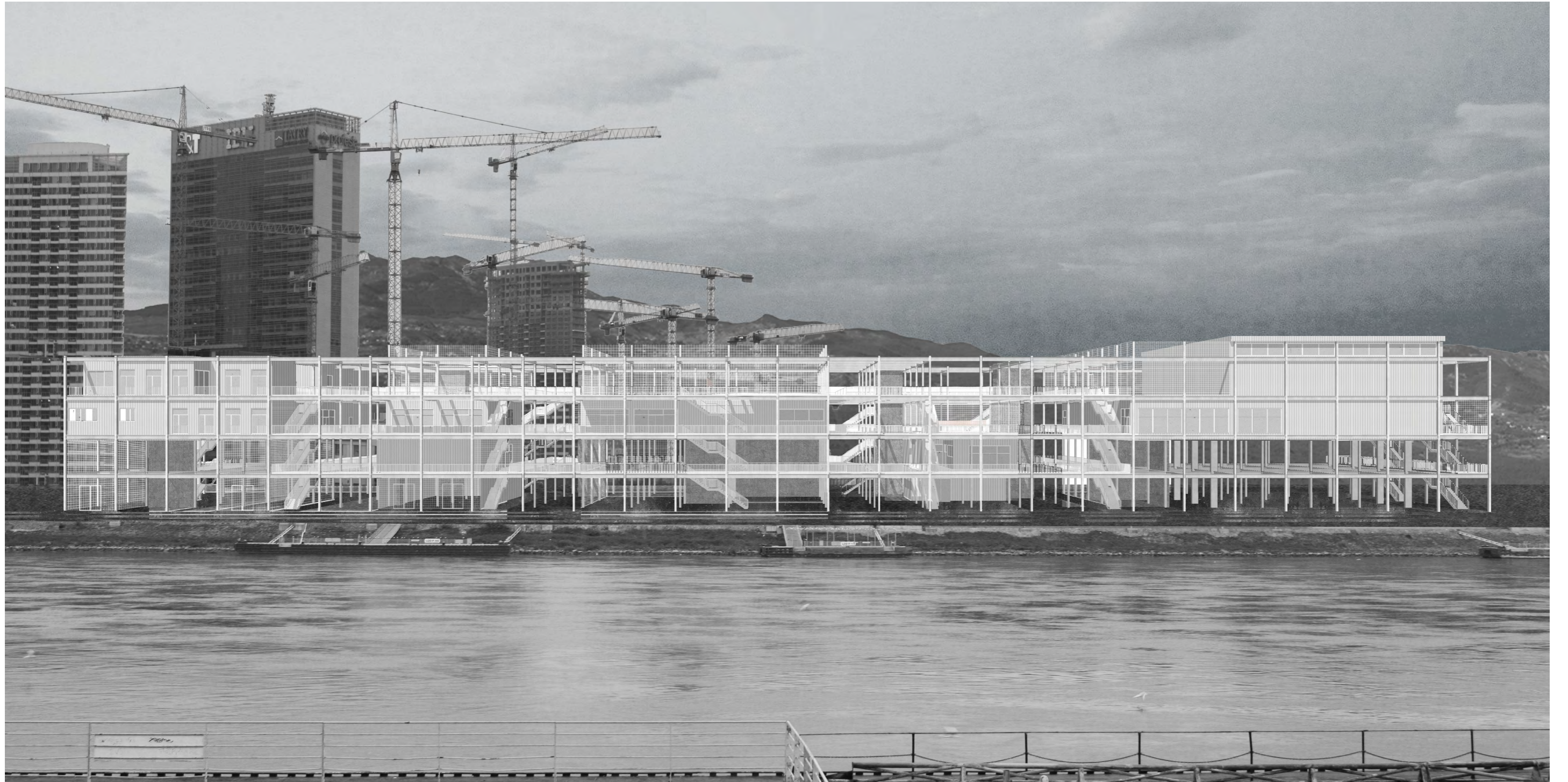


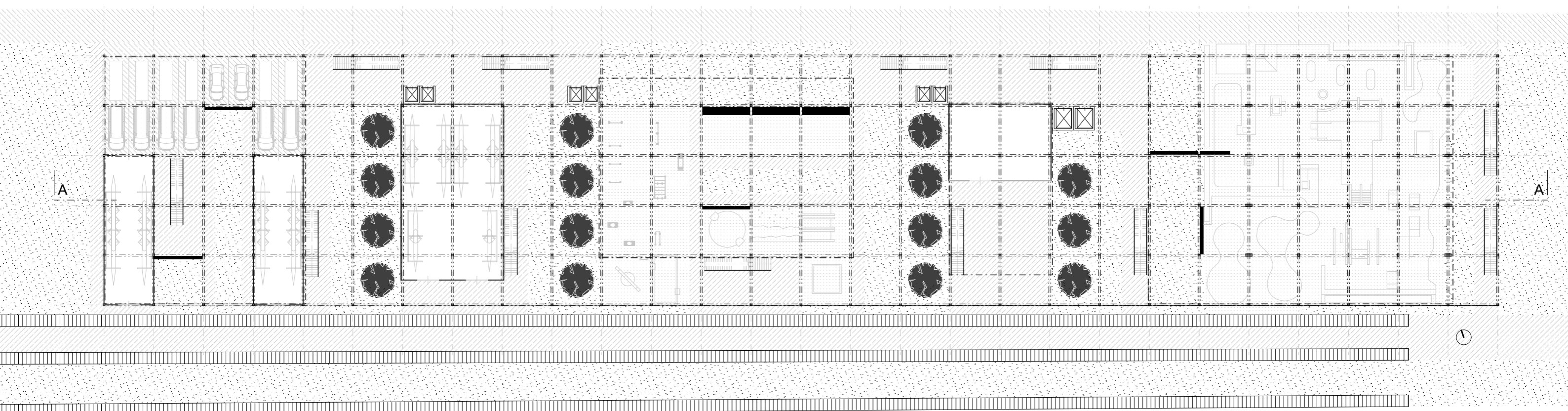
III. NÁVRHOVÁ ČASŤ

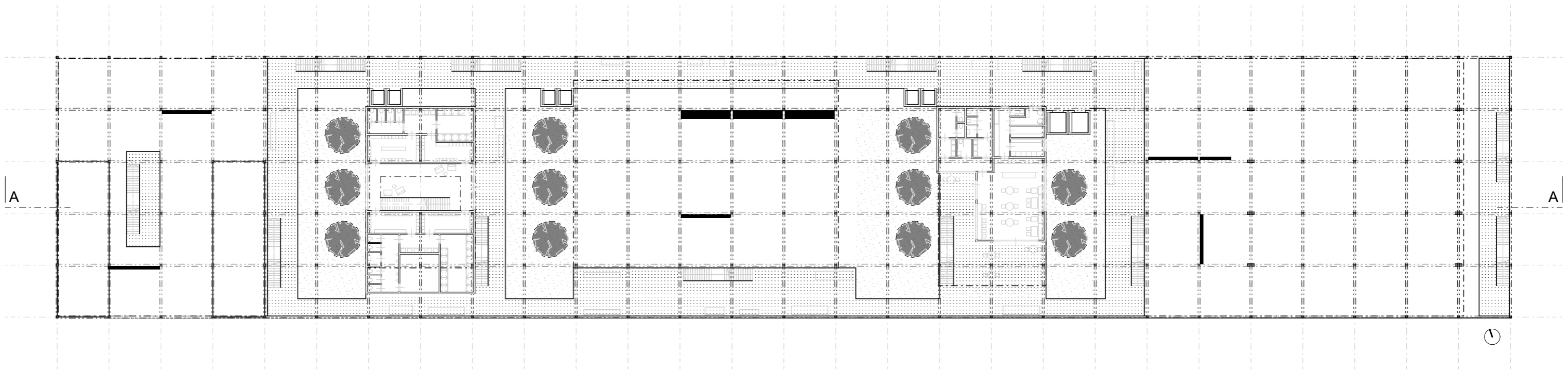
Koncept X vertikálny verejný priestor

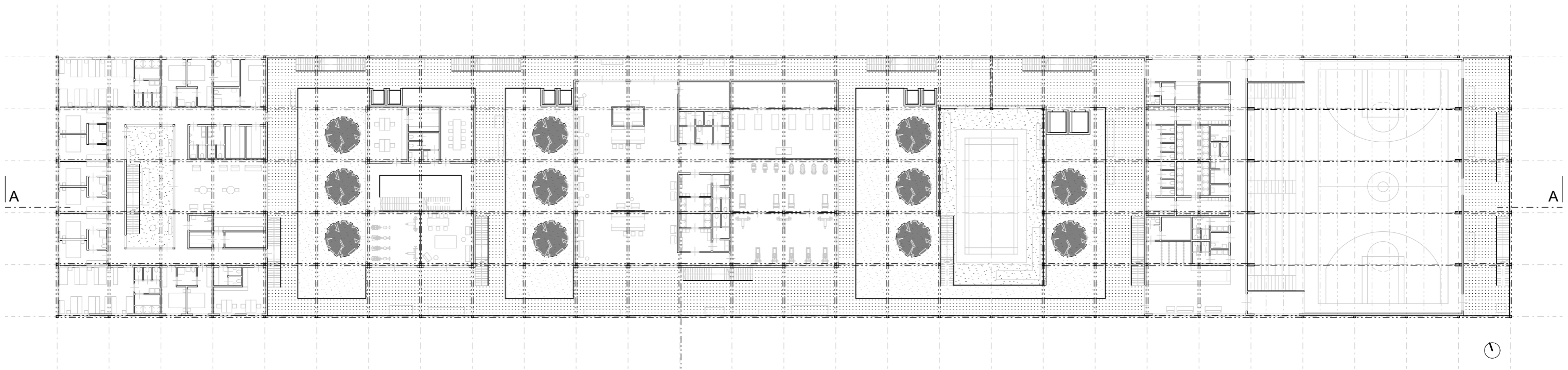
V duchu rešpektu k histórii a maximalizácie prístupu k Dunaju formou verejných priestorov a zelene bol tiež navrhovaný objekt športovej haly s pridruženými funkciami, ktorý je koncipovaný ako vertikálny verejný priestor vo viacerých výškových úrovniach. Objekt funguje na princípe jednotlivých objemov vložených do rámovej konštrukcie, ktorej materialita odkazuje na industriálnu históriu územia. Objemy sú popretkávané zeleňou, pobytovými pavlačami a exteriérovými ihriskami. Hranica medzi interiérom a exteriérom sa stráca. Funkcia generovaná využitím južného bazénu pre vodné športy ďalej generuje pohyb ľudí a prepojenie mesta s vodou. Tam kde horizontálny líniový park v cípe medzi bazénmi končí, vertikálny park začína.

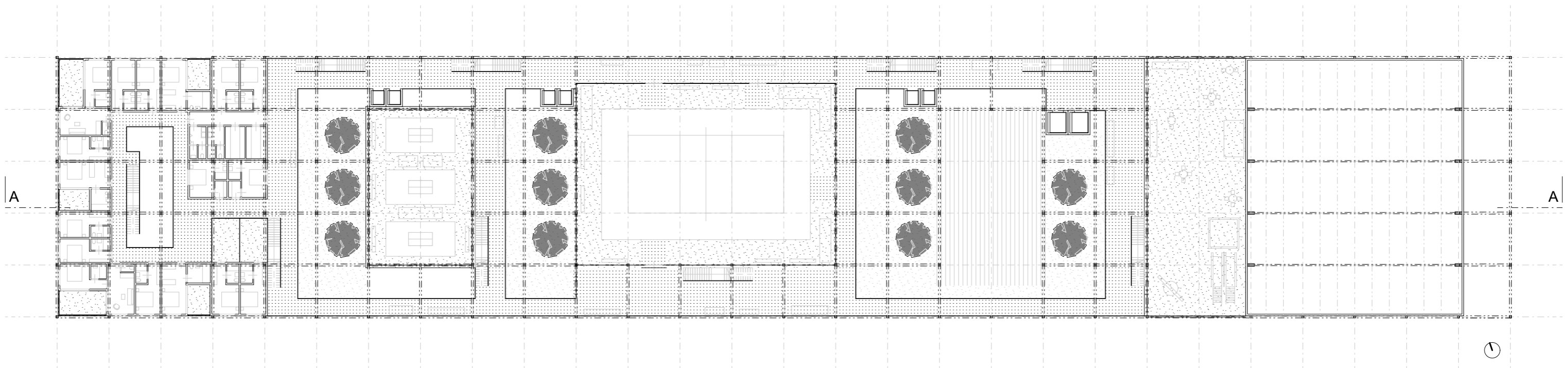


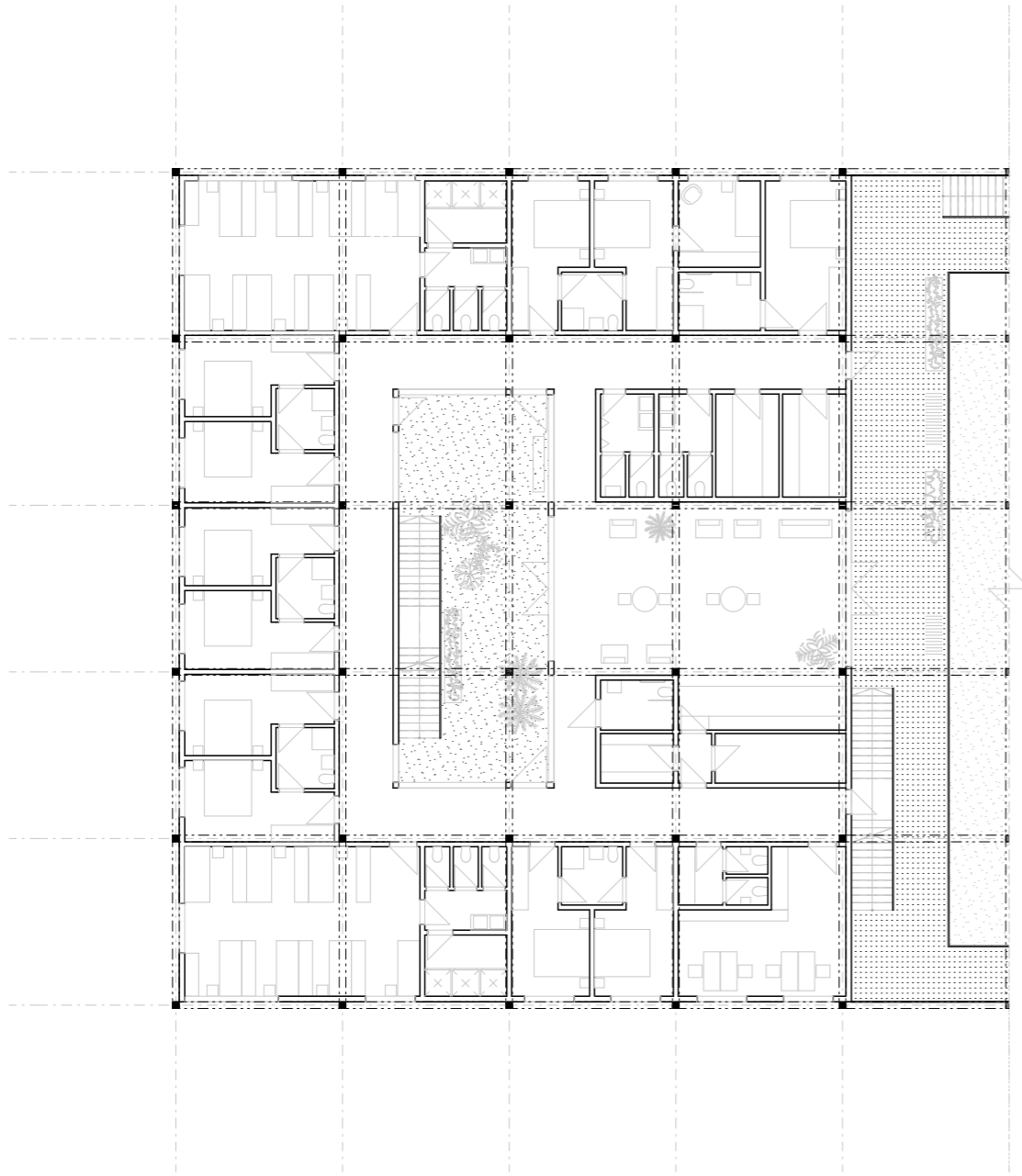




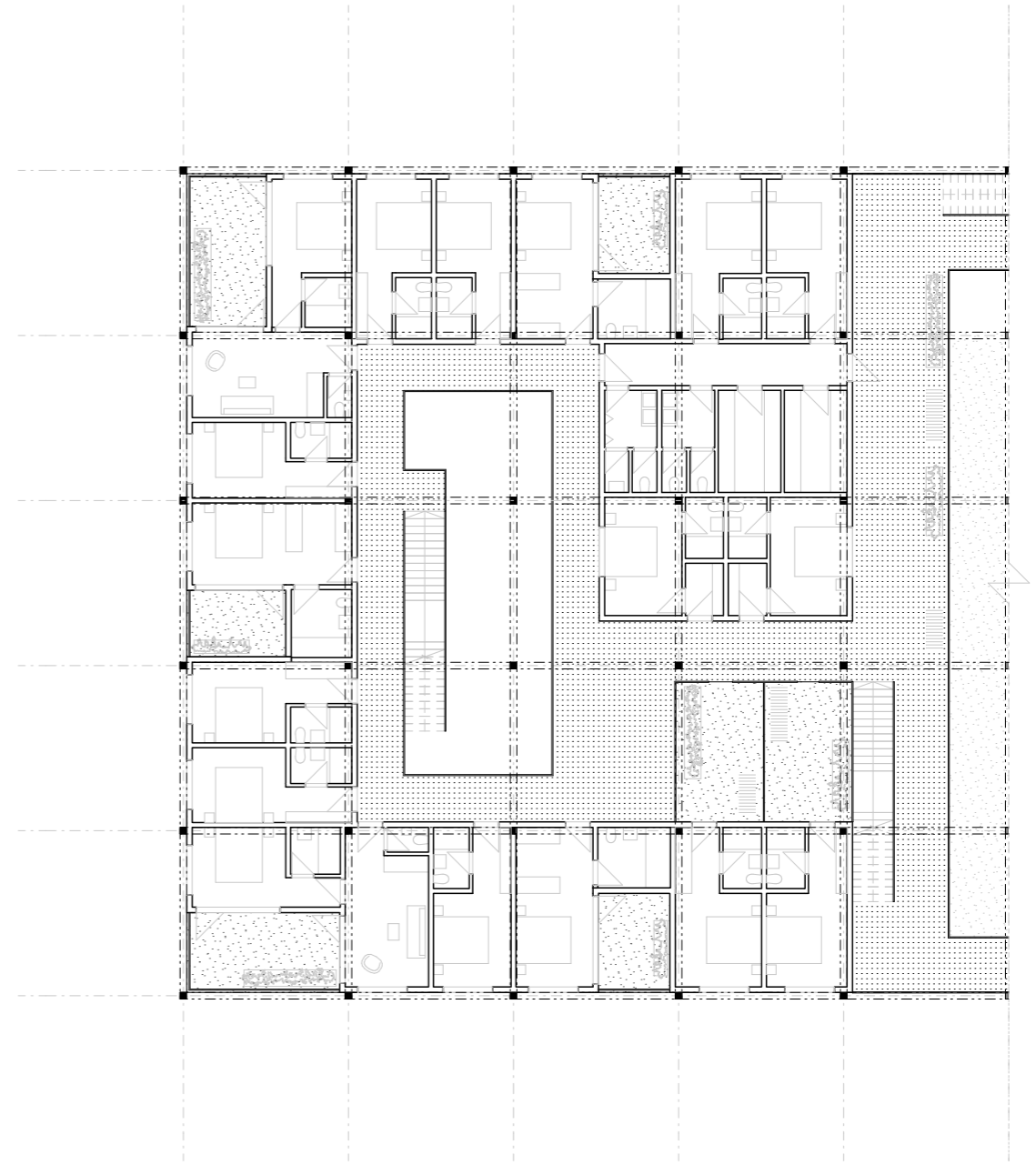






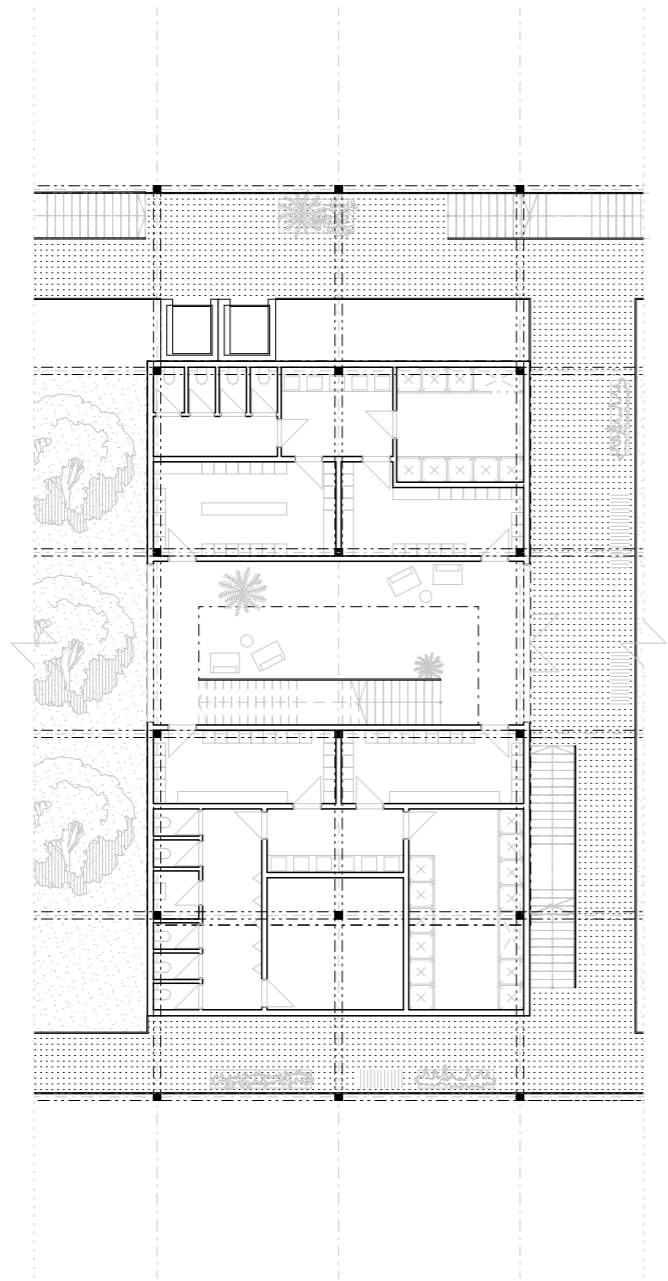


hostel | 3. NP | 1:250

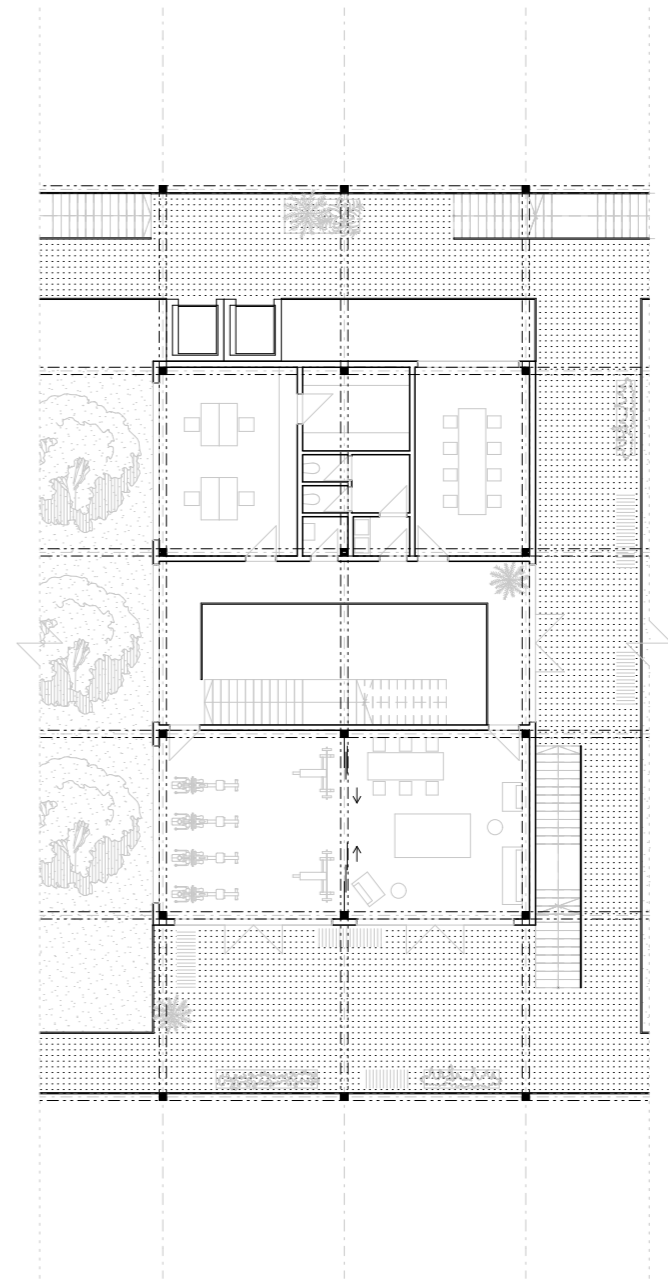


hostel | 4. NP | 1:250

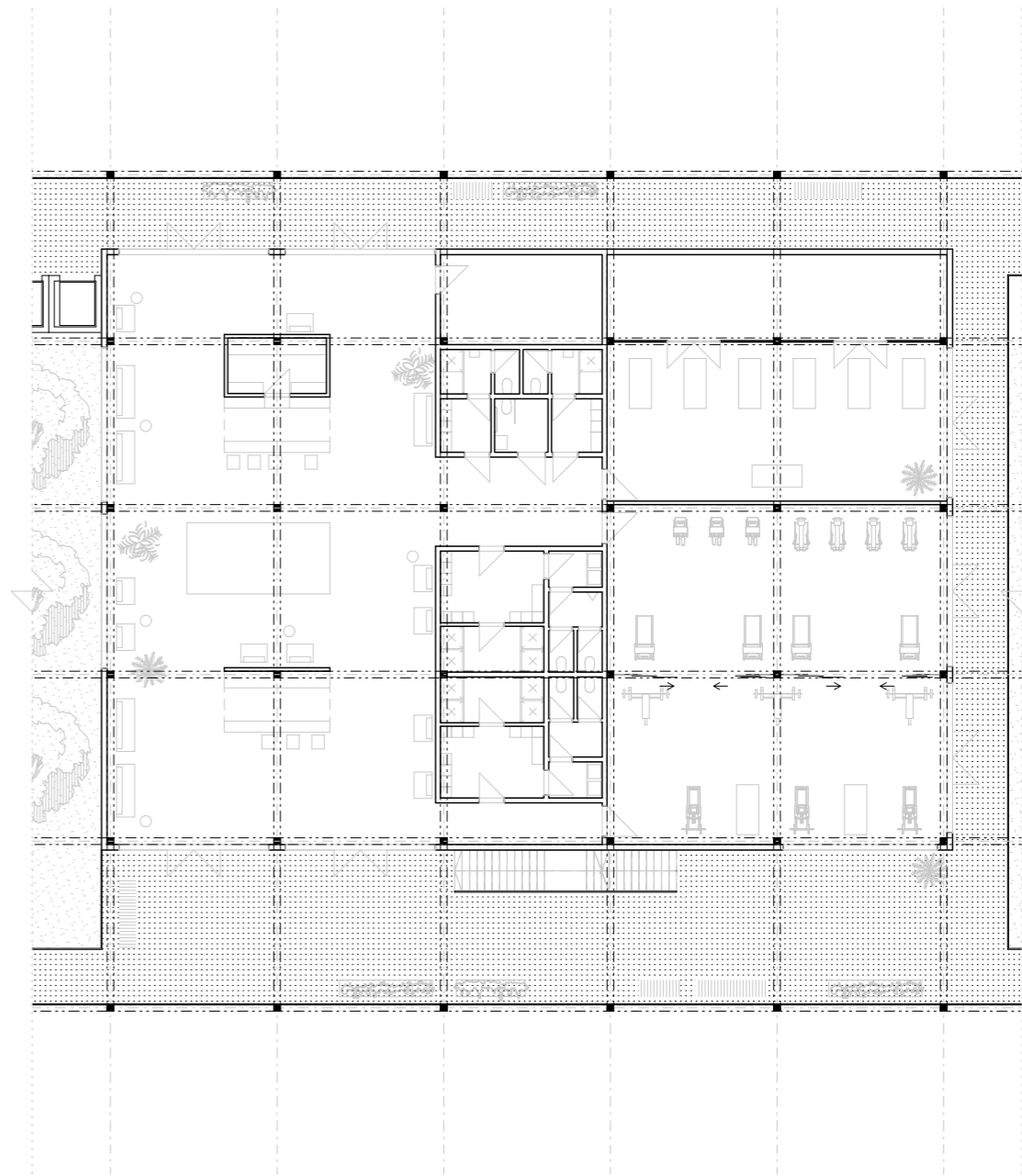


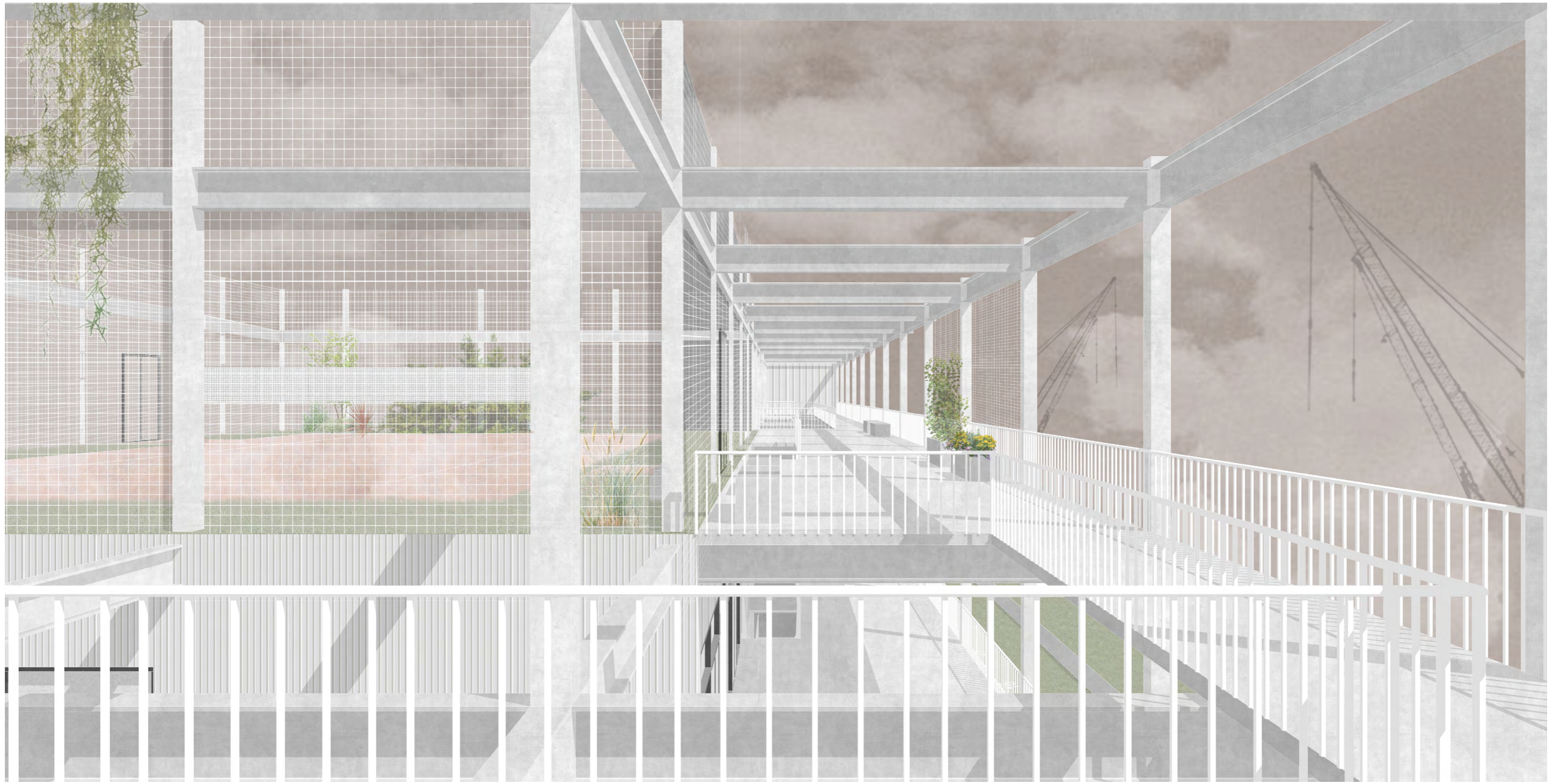


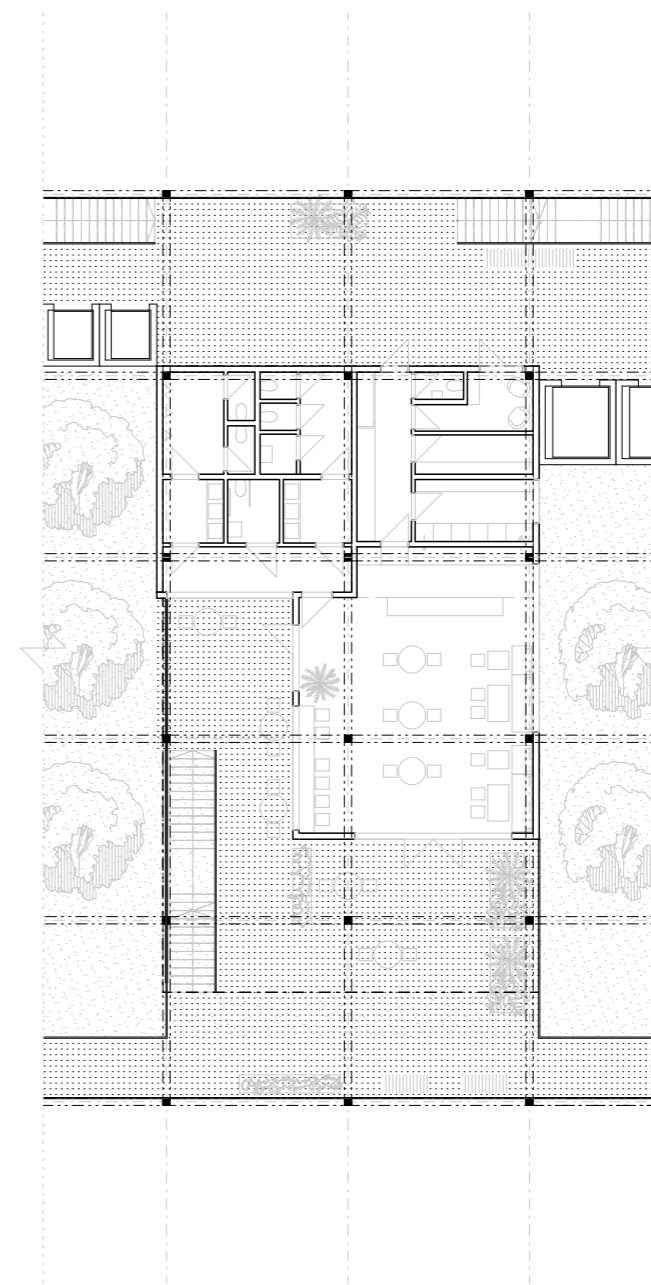
veslářský klub I 2. NP | 1:250

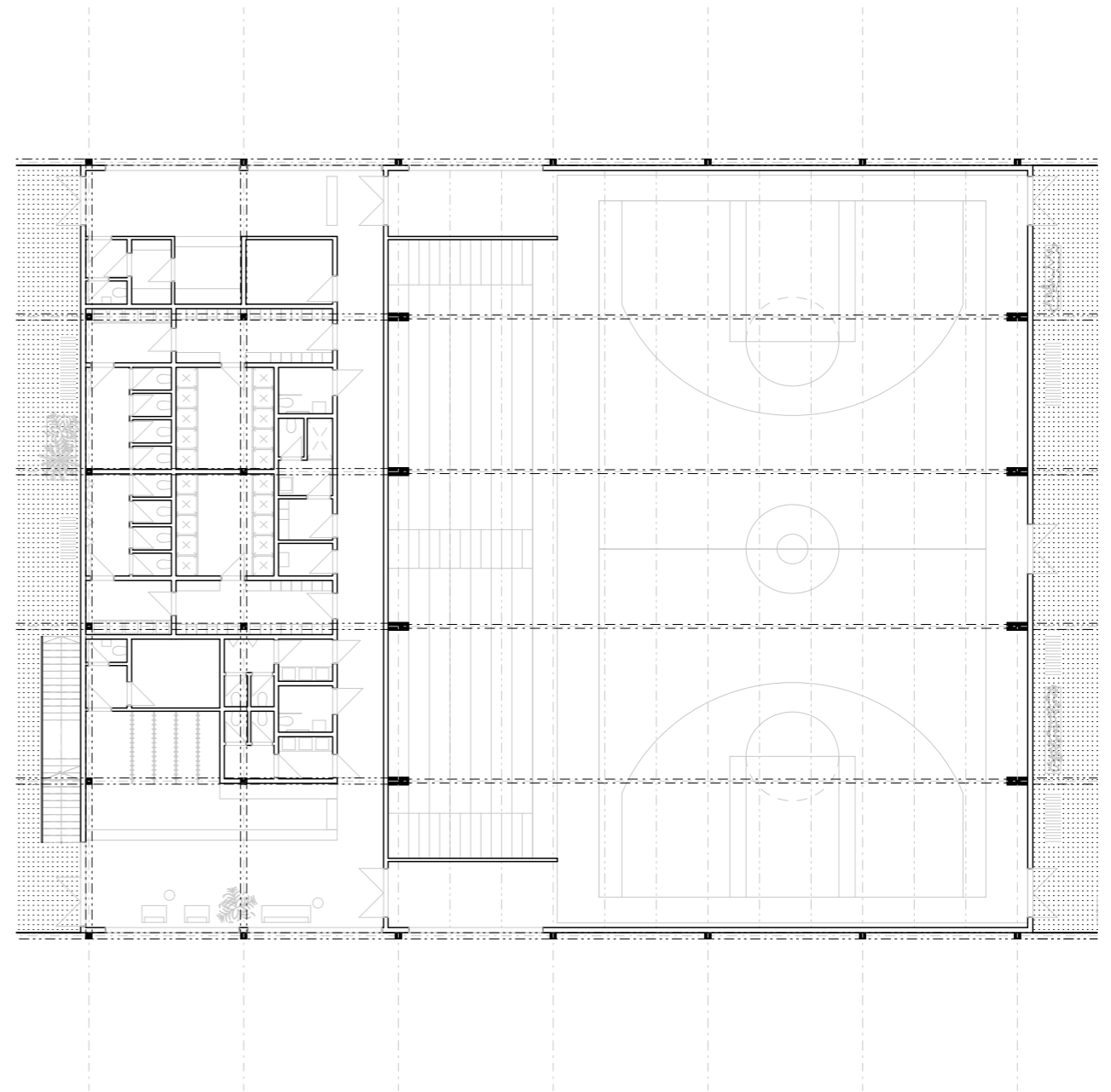


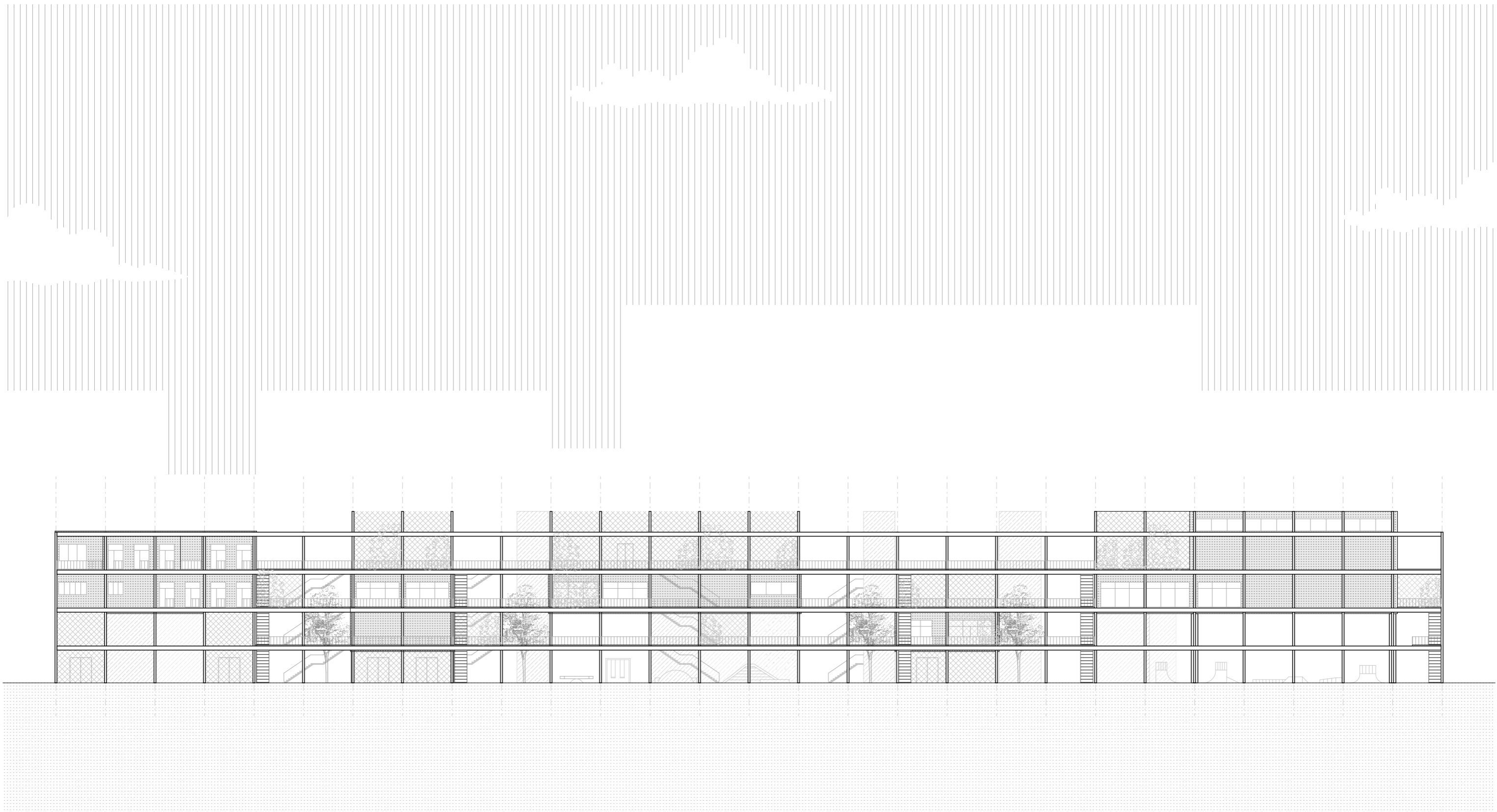
veslářský klub I 3. NP | 1:250

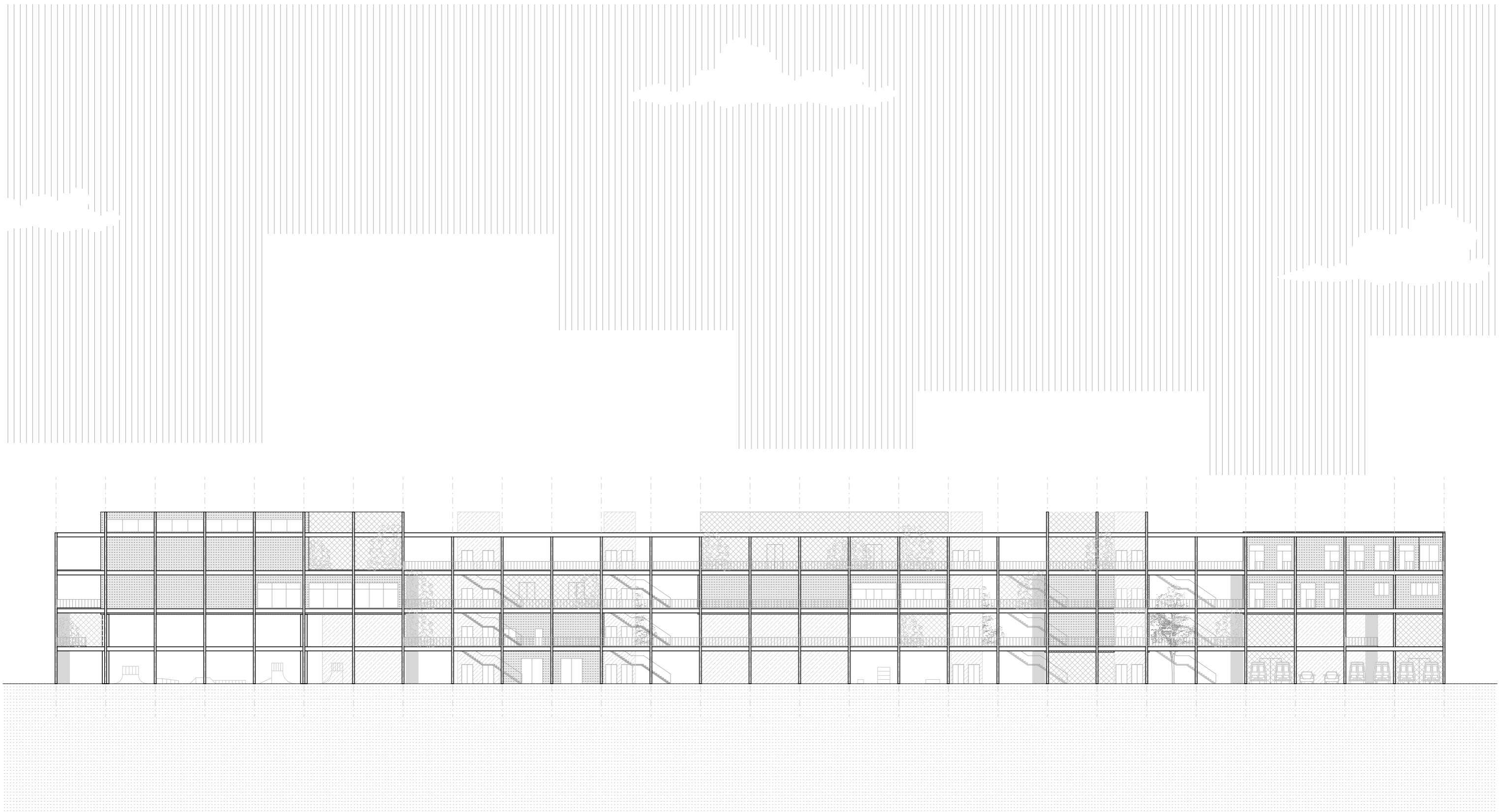


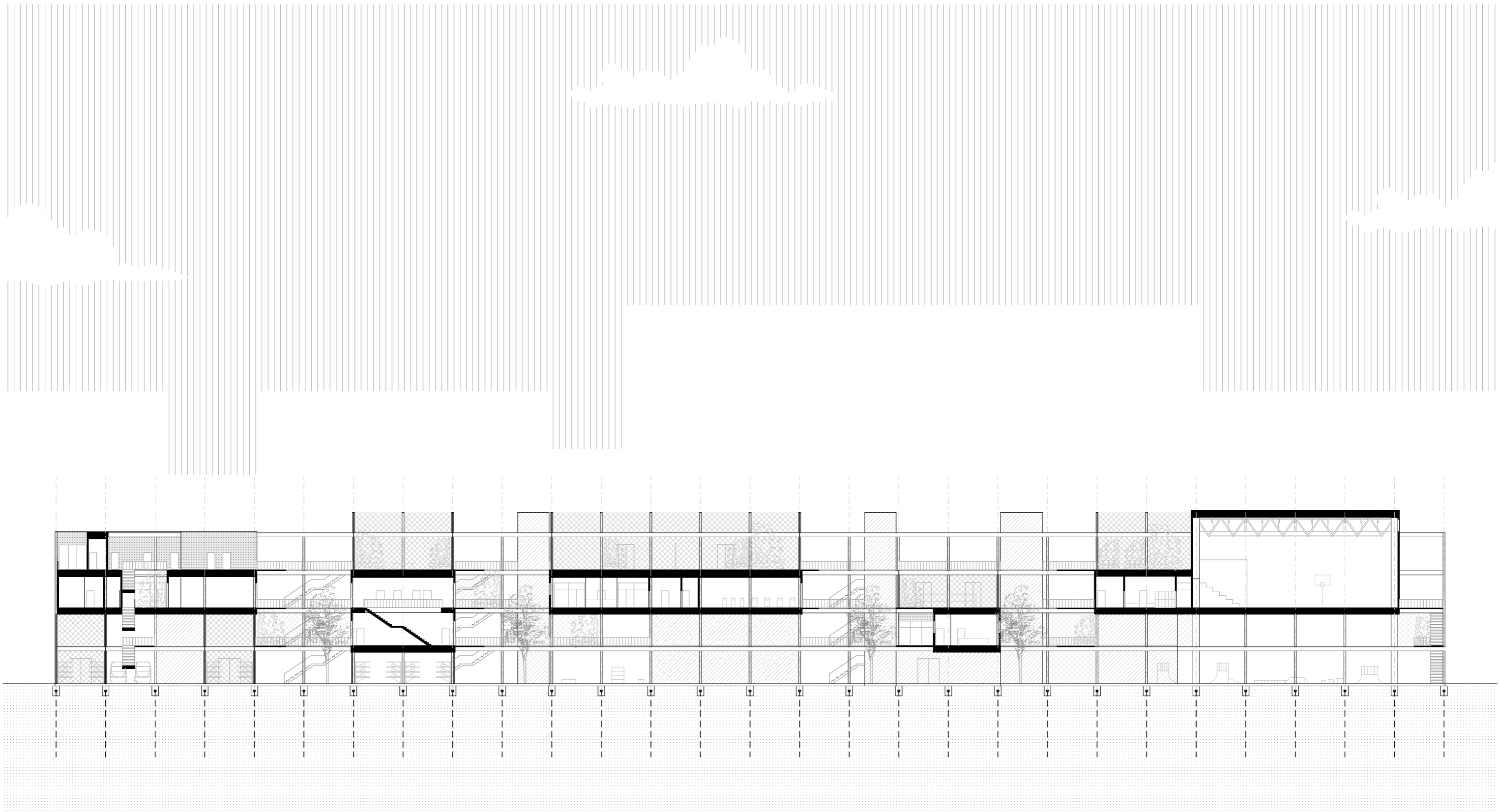












IV. DOKLADOVÁ ČASŤ A ZDROJE

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury
2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Henrieta Šmondřková

datum narození: 02/12/1996

akademický rok / semestr: LS 2020/2021

obor: architektura a urbanizmus

ústav: Ústav náuky o budovách 15118

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Zimný prístav v Bratislave

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

V rámci svojej diplomovej práce sa budem zaoberať revitalizáciou územia Zimného prístavu v Bratislave, jeho veřejným prostorom, historickými pamiatkami v území a případným doplněním novéj štruktúry.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

- riešenie veřejného priestoru

- stanovenie funkcií pre stávajúce objekty

- nová polyfunkčná štruktúra

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

pódorysy, situácia, rez, pohľady, axonometrie, vizualizácie

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model

Datum a podpis studenta 10.02.2021

Šmondřková

Datum a podpis vedoucího DP

[Signature]

Datum a podpis děkana FA ČVUT

[Signature]

registrováno studijním oddělením dne

10.2.2021

01-03-2021

[Signature]

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Henrieta Šmondřková

AR 2020/2021, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) ZIMNÝ PRÍSTAV V BRATISLAVE

(AJ) WINTER HARBOUR IN BRATISLAVA

JAZYK PRÁCE:

| | | |
|------------------------|---|-------------------------------|
| Vedoucí práce: | doc. Ing. arch. Boris Redčenkov | Ústav: 15118 Nauky o budovách |
| Oponent práce: | Prof. dr. Ing. arch. Henrieta Moravčíková | |
| Klíčová slova (česká): | zimný prístav, veřejný priestor, revitalizácia, priemysel, šport | |
| Anotace (česká): | Diplomová práca sa zaoberá urbanistickou koncepciou industriálneho areálu Zimného prístavu v Bratislave a návrhom športovej haly ako vertikálneho veřejného priestoru. | |
| Anotace (anglická): | The main purpose of the project was an urbanistic conception of an industrial area of the winter harbor in Bratislava and a design of a sport hall as an vertical public space. | |

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 21.5. 2021

Šmondřková
podpis autora-diplomanta

Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

Zdroje

SZALAY, HABERLANDOVÁ, ANDRÁŠIOVÁ, BARTOŠOVÁ, ateliér BOGÁR, URBAN, KRÁLIK: Moderná Bratislava, 1918 – 1939. Bratislava, Marenčin PT 2013/2014

BARTOŠÍKOVÁ: Prístav v Bratislave- srdce obchodu IN Monument Revue, Bratislava, časopis pamiatkového úradu SR na pretentáciu vedeckého poznávania kultúrneho dedičstva, ročník 7, číslo 2, rok 2018

OBUCHOVÁ: Priemyselná Bratislava, Bratislava, Marenčin PT 2009

MORAVČÍKOVÁ, SZALAY, HABERLANDOVÁ, KRIŠTEKOVÁ, BOČKOVÁ: Bratislava /ne/plánované mesto. Bratislava, SLOVART, spol. s.r.o. 2020

SLOVENSKÝ NÁRODNÝ ARCHÍV:

Návrh na vyhlásenie prístavných bazénov za národnú kultúrnu pamiatku

Návrh na vyhlásenie skladu čs. 14 za národnú kultúrnu pamiatku

Návrh na vyhlásenie skladu čs. 16 za národnú kultúrnu pamiatku

Návrh na vyhlásenie skladu čs. 17 za národnú kultúrnu pamiatku

obr. 1 a 2- KUVS

WEB STRÁNKY:

https://www.fa.stuba.sk/sk/dianie-na-fakulte/aktuality/zimny-prstav-moze-byt-vystavnou-castou-bratislavy.html?page_id=6723

http://publikacie.uke.sav.sk/sites/default/files/2015_2_126_127_dubiny_mackovicova.pdf

<https://bratislava.sk/sk/uzemny-plan>

<https://www.uzemneplany.sk/clanok/protipovodnova-ochrana-bratislavy>

https://www.pamiatky.sk/Content/Data/File/ARCHIV/MR_2018-2.pdf

<https://dvekrainy.sng.sk/sekcia/4>

<https://magazin.novelido.sk/bratislava/bratislava-starych-fotografiach-precitajte-sa-vyvijala-za-poslednych-100-rokov/>

<https://www.yimba.sk>

http://publikacie.uke.sav.sk/sites/default/files/2015_2_126_127_dubiny_mackovicova.pdf

https://issuu.com/teamvallo2018/docs/issue_planb_05-2018_165x240mm

<https://www.archinfo.sk/diskusia/blog/zimny-prstav-v-bratislave-nevyuzity-potencial.html>

<https://www.staremapy.sk/?zoom=16&lat=48.14136789759909&lng=17.130390625162928&map=bratislava1931>

<https://www.asb.sk/architektura/historicke-stavby/industrial-v-bratislave-mizne-ako-obrazy-stareho-sveta>

<https://zbgis.skgeodesy.sk/mkzbgis/sk/teren?bm=dmr&z=16&c=17.145677,48.134752&it=point&dt=-&sc=n#>

<http://www.svetdopravy.sk>

http://www.pamiatky.sk/Content/Data/File/ARCHIV/Technicke_pamiatky_zbornik.pdf